

Uitwerkingsplan VOC-Kade – Stadswerf Oostenburg

Toelichting



Ontwerp

Colofon

Opdrachtnemer RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.A1702BPSTD-OW01

Datum 27 december 2017

Planstatus uitwerkingsplan (ontwerp)

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Ligging en begrenzing	9
1.3	Geldend planologisch kader	10
1.4	Doelstelling	12
1.5	Planvorm	13
1.6	Werelderfgoed Unesco en beschermd stadsgezicht	13
1.7	Crisis- en herstelwet	13
1.8	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	Bestaande situatie	15
2.1	Historische ontwikkeling	15
2.2	Huidige situatie	21
Hoofdstuk 3	Het ruimtelijk kader	25
3.1	Stedenbouwkundig raamwerk	25
3.2	Uitwerking VOC-kade	33
3.3	Beeldkwaliteitsplan	41
Hoofdstuk 4	Juridische planbeschrijving	43
4.1	Algemeen	43
4.2	Planvorm	43
4.3	Planverbeelding	44
4.4	Regels en bestemmingen	45
4.5	Digitaal raadpleegbaar plan	51
Hoofdstuk 5	Beleidskader	53
5.1	Europees beleid	53
5.2	Rijksbeleid	54
5.3	Provinciaal beleid	55
5.4	Regionaal beleid	57
5.5	Gemeentelijk beleid	59
Hoofdstuk 6	Milieu-effectrapportage	67
Hoofdstuk 7	Milieuzonering	69
7.1	Algemeen	69
7.2	Stadsdeelwerf	69
7.3	Spooreplacement	70
7.4	Conclusie	71
Hoofdstuk 8	Verkeer en parkeren	73
8.1	Autoverkeer	73
8.2	Openbaar vervoer	73
8.3	Langzaam verkeer	73
8.4	Parkeren	73

8.5	Verkeersonderzoek	74
Hoofdstuk 9	Geluid	77
9.1	Algemeen	77
9.2	Beleid en regelgeving	77
9.3	Resultaten onderzoeken	78
9.4	Conclusie	78
Hoofdstuk 10	Luchtkwaliteit	81
10.1	Algemeen	81
10.2	Beleid en regelgeving	81
10.3	Resultaten onderzoek	85
10.4	Conclusie	86
Hoofdstuk 11	Bodem	87
11.1	Algemeen	87
11.2	Beleid en regelgeving	87
11.3	Resultaten onderzoeken	88
11.4	Conclusie	88
Hoofdstuk 12	Cultuurhistorie en archeologie	89
12.1	Algemeen	89
12.2	Beleid en regelgeving	89
12.3	Cultuurhistorie	91
12.4	Archeologie	92
12.5	Conclusie	92
Hoofdstuk 13	Hoogbouwaspecten	93
13.1	Hoogbouw, beleid en instrument	93
13.2	Conclusie	95
Hoofdstuk 14	Duurzaamheid	97
Hoofdstuk 15	Externe veiligheid	99
15.1	Algemeen	99
15.2	Beleid en regelgeving	99
15.3	Resultaten onderzoek	101
15.4	Conclusie	102
Hoofdstuk 16	Luchthavenindulingsbesluit	103
Hoofdstuk 17	Natuur en Landschap	105
17.1	Algemeen	105
17.2	Beleid en regelgeving	105
17.3	Resultaten onderzoeken	105
17.4	Conclusie	106
Hoofdstuk 18	Water	107
18.1	Algemeen	107
18.2	Beleid en regelgeving	108
18.3	Watertoets	110
18.4	Conclusie	113

Hoofdstuk 19	Kostenverhaal en economische uitvoerbaarheid	115
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	117
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	117
20.2	Maatschappelijk overleg	119

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In maart 2010 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum in het programmakkoord 2010-2014 aangegeven de mogelijkheden te onderzoeken om woningen op Oostenburg Noord te realiseren. Dit onderzoek is gedaan in overleg met Stadgenoot, eigenaar van het grootste deel van gronden in het gebied. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in het werkboek "Stadsverf Oostenburg, de ontwikkeling op weg" (Urhahn Urban Design, 19 maart 2012). Het werkboek beschrijft de visie van Stadgenoot op het terrein en een ontwikkelstrategie voor de lange termijn. De ontwikkelstrategie heeft tot doel het gebied te laten transformeren naar een aantrekkelijk werk- en woongebied. Ook wordt in het werkboek een stedenbouwkundig raamwerk beschreven. Op basis van dit onderzoek is het bestemmingsplan 'Stadsverf Oostenburg' opgesteld, welke op 14 juli 2016 is vastgesteld.

In het bestemmingsplan zijn naast de gemengde bestemmingen voor het INIT-gebouw en de Van Gendthallen, vier uit te werken bestemmingen opgenomen. Voor deze nog te ontwikkelen delen van het plangebied is indertijd gekozen voor globale, uit te werken bestemmingen. Een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht biedt voor de nog uit te werken delen namelijk vrijheid en flexibiliteit, welke in een later stadium (bij uitwerking) nader kan worden aangescherpt. Ten tijde van de ontwikkeling van het bestemmingsplan was namelijk nog niet definitief bepaald hoe de nieuwe ontwikkelingen er precies uit zouden zien. In de vier uit te werken bestemmingen zijn de belangrijkste randvoorwaarden uit het stedenbouwkundig raamwerk vastgelegd, waarmee tegelijkertijd voldoende ruimte werd geboden om in te spelen op ontwikkelingen over een langere termijn. Voorliggend uitwerkingsplan is de nadere uitwerking van een groot deel van uitwerkingsgebied 3 (deelgebied VOC-kade) uit het bestemmingsplan Stadsverf Oostenburg. Het uitwerkingsplan maakt het mogelijk om omgevingsvergunningen voor het bouwen in deelgebied VOC-kade te kunnen verlenen. De uitwerking is daarmee te beschouwen als een verdere concretisering van de ontwikkeling waarvoor de randvoorwaarden al zijn gegeven in het bestemmingsplan Stadsverf Oostenburg.

1.2 Ligging en begrenzing

Oostenburg is één van de oostelijke eilanden aan de noordoostelijke rand van stadsdeel Centrum. Het bestemmingsplangebied Stadsverf Oostenburg, waar de onderhavige uitwerking onderdeel van uitmaakt, omvat het voormalig Stork-terrein en ligt op het noordelijk deel van het eiland Oostenburg. Het plangebied van het bestemmingsplan wordt globaal begrensd door de spoordijk in het noorden, de Wittenburgervaart in het westen, de Oostenburgerdwarsvaart in het zuiden en de Oostenburgervaart in het oosten.



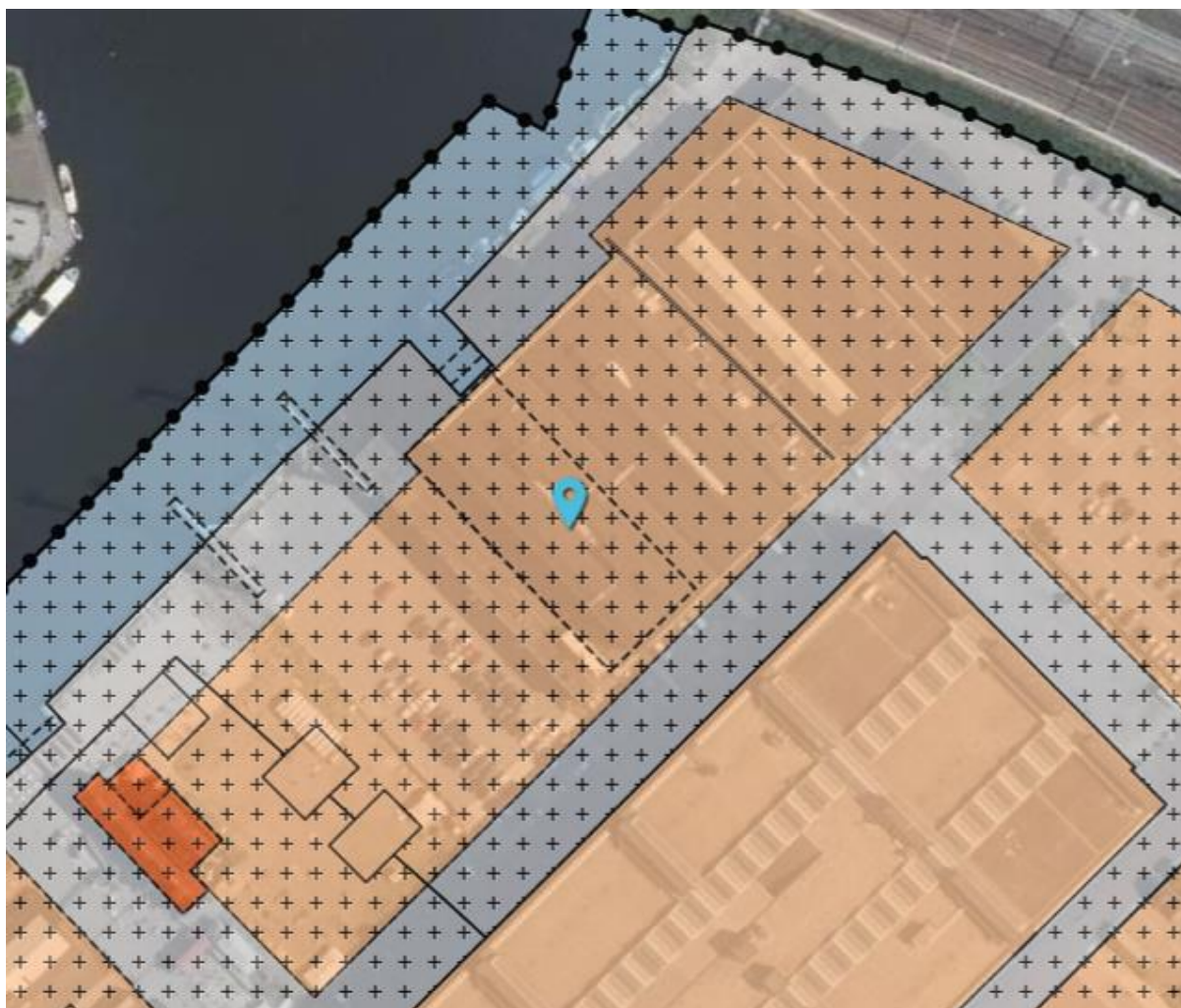
Plangebied Stadserv Oostenburg (rood omkaderd) en daarin het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan (globaal aangegeven met groene omkadering)

Het gebied van het voorliggende uitwerkingsplan bevindt zich aan de zijde van de Wittenburgervaart en is gelegen tussen de Jacob Bontiusplaats, de VOC-kade en de Oostenburgermiddenstraat. Ten zuidwesten van het gebied staan de Van Gendhallen en ten zuidoosten het INIT-gebouw.

De begrenzing van het uitwerkingsplan komt grotendeels overeen met de grenzen van de bestemming 'Gemengd - Uit te werken - 3' van het bestemmingsplan 'Stadserv Oostenburg' (zie paragraaf 1.3). Alleen de zone langs de Dijkgracht is buiten het voorliggende uitwerkingsplan gelaten. In een deel van deze zone wordt een hotel gerealiseerd, waarvoor een aparte planologische procedure wordt gevoerd. Het overige deel van de zone langs de Dijkgracht is onderdeel van het uitwerkingsplan 'Dijkgracht'.

1.3 Geldend planologisch kader

Voor het plangebied van het uitwerkingsplan 'Stadserv Oostenburg - Uitwerking VOC-kade' geldt het bestemmingsplan 'Stadserv Oostenburg', vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2016.



Uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Stadsurf Oostenburg'

Het plangebied van het uitwerkingsplan is in het bestemmingsplan bestemd als 'Gemengd - Uit te werken - 3'. Ter plaatse van een groot deel van de Werkspoorhal is een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - orde 1' opgenomen.

Gebruik

De gronden mogen onder meer worden gebruikt voor wonen, kantoren, horeca 3, 4 en 5, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, groenvoorzieningen, buurtontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen. Daarbij zijn in de uitwerkingsregels wel voorwaarden aangegeven, zoals:

- Het bruto vloeroppervlakte (bvo) voor wonen bedraagt minimaal 38.000 m² en maximaal 54.000 m².
- Er zijn maximaal 3 vestigingen horeca 3 en 4 toegestaan met een maximum van 500 m² per vestiging.
- Het bruto vloeroppervlakte (bvo) voor kantoren bedraagt maximaal 13.000 m².
- Het bruto vloeroppervlakte (bvo) voor horeca 5 bedraagt maximaal 13.500 m².
- Het totaal bruto vloeroppervlakte (bvo) bedraagt maximaal 75.000 m².
- Horeca 3 en 4 en detailhandel zijn uitsluitend in de eerste bouwlaag / plint toegestaan.

Bouwen

Voor het bouwen zijn ook regels opgenomen in de uitwerkingsregels. Zo mogen gebouwen niet hoger zijn dan 26 meter, met uitzondering van een viertal torens en de Werkspoorhal. De vier torens mogen als volgt worden gerealiseerd:

1. ter plaatse van hoek Dijkgracht/VOC-kade met een bouwhoogte van ten hoogste 52 meter en een footprint met een maximum brutovloeroppervlak (bvo) van ten hoogste 800 m² ;
2. ter plaatse van hoek Jacob Bontiusplaats/Oostenburgermiddenstraat met een bouwhoogte van ten hoogste 46 meter en een footprint met een maximum brutovloeroppervlak (bvo) van ten hoogste 600 m²;
3. aan de VOC-kade, ten zuiden van Werkspoorhal, met een bouwhoogte van ten hoogste 39 meter en een footprint met een maximum brutovloeroppervlak (bvo) van ten hoogste 600 m²;
4. aan de Oostenburgermiddenstraat, ten noorden van de Werkspoorhal, met een bouwhoogte van ten hoogste 46 meter en een footprint met een maximum brutovloeroppervlak (bvo) van ten hoogste 600 m².

Voor de Werkspoorhal geldt dat deze als monument is aangewezen. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden doordat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - orde 1' uit dient te worden gegaan van de goot- en bouwhoogte ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Stadserv Oostenburg'. Doordat de aanduiding echter niet geheel correspondeert met de daadwerkelijke ligging van de Werkspoorhal is per abuis een deel van de naastgelegen, niet-monumentale hal als orde 1 aangeduid. Ook is de noordoostelijke strook van de Werkspoorhal daardoor niet als 'orde-1' aangeduid.

In de uitwerkingsregels is verder bepaald dat een kavel niet smaller mag zijn dan 6 meter en niet breder dan 24 meter en dat woningen dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde. Tenslotte is ook bepaald dat er twee doorzichten dienen te worden gerealiseerd tussen de (VOC-)kade en de Oostenburgermiddenstraat en dat er een buurtontsluitingsweg tussen de kade en de Oostenburgermiddenstraat moet komen.

1.4 Doelstelling

Het uitwerkingsplan heeft tot doel om een bouwtitel te creëren voor de beoogde nieuwbouw in het plangebied, daarbij rekening houdend met de randvoorwaarden die in de uitwerkingsregels van de bestemming zijn aangegeven. Voor het plangebied is een stedenbouwkundige onderlegger ontwikkeld, die in het voorliggende uitwerkingsplan is verwerkt. Hiermee is beoogd een optimale invulling van het uitwerkingsgebied te realiseren.

1.5 Planvorm

In een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht zijn bestemmingen opgenomen die eerst moeten worden uitgewerkt, voordat een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning) kan worden verleend. Anders gezegd, binnen deze bestemmingen geldt een bouwverbod, totdat een zogenaamd uitwerkingsplan in procedure is gebracht. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders de plicht meegegeven om één of meerdere uitwerkingsplannen op te stellen binnen de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan. De omvang van een uitwerkingsplan is vooraf niet bepaald. Een uitwerkingsplan kan worden opgesteld voor één kavel, of voor een heel deelgebied.

Het ontwerp van een uitwerkingsplan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd, waarmee een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze in te dienen. Nadat advies is ingewonnen bij het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum stelt het college van burgemeester en wethouders het uitwerkingsplan vervolgens vast.

1.6 Werelderfgoed Unesco en beschermd stadsgezicht

De zeventiende eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. De grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'). De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De Oostelijke eilanden, Katten-, Witten- en Oostenburg (inclusief het plangebied van het onderhavige uitwerkingsplan), vallen buiten deze bufferzone. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. Hierdoor moeten nieuwbouwplannen passen in de context van het beschermde stadsgezicht. Voor UNESCO is met name het aspect "visual impact" (visueel effect) van belang. Daarom heeft de gemeente Amsterdam, in het kader van de Structuurvisie 2010-2040, hoogbouwbeleid ontwikkeld en vastgesteld (gemeenteraadsbesluit van 16 februari 2011, zie paragraaf 5.5.1). Hoogbouw mag alleen wanneer de Uitzonderlijke universele waarde en de authenticiteit en integriteit niet in het geding komen. Concreet gaat het om de bescherming en instandhouding van bestaande zichtassen/ doorzichten, stadssilhouetten en het daklandschap van de kernzone en de omringende bufferzone. Vanwege de mogelijke gevolgen heeft deze bescherming en instandhouding ook betrekking op een zone van 2 kilometer rondom de kern- en bufferzone. De hoogbouwvisie, de regels en de verbeelding in de bestemmingsplannen (inclusief het geldende bestemmingsplan 'Stadsurf Oostenburg') voorzien in deze bescherming en instandhouding.

1.7 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend uitwerkingsplan maakt de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk en valt om die reden onder het toepassingsbereik van de Crisis- en herstelwet.

1.8 Leeswijzer

Het uitwerkingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gekoppeld aan de juridische regeling, verwoord in de regels van het uitwerkingsplan. De verbeelding en de regels vormen samen het uitwerkingsplan zoals deze door het college van B&W wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de uitwerkingsregeling.

De toelichting van dit uitwerkingsplan bestaat uit twintig hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Hierin wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, de omgeving van het plangebied en de huidige situatie. Hoofdstuk 3 beschrijft in woord en beeld het stedenbouwkundig raamwerk. In hoofdstuk 4 wordt uitgelegd hoe dit vertaald is in de regels en de plankaart/verbeelding van het uitwerkingsplan.

In hoofdstuk 5 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 6 tot en met 18 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

De rapporten van relevante onderzoeken zijn als bijlagen toegevoegd.

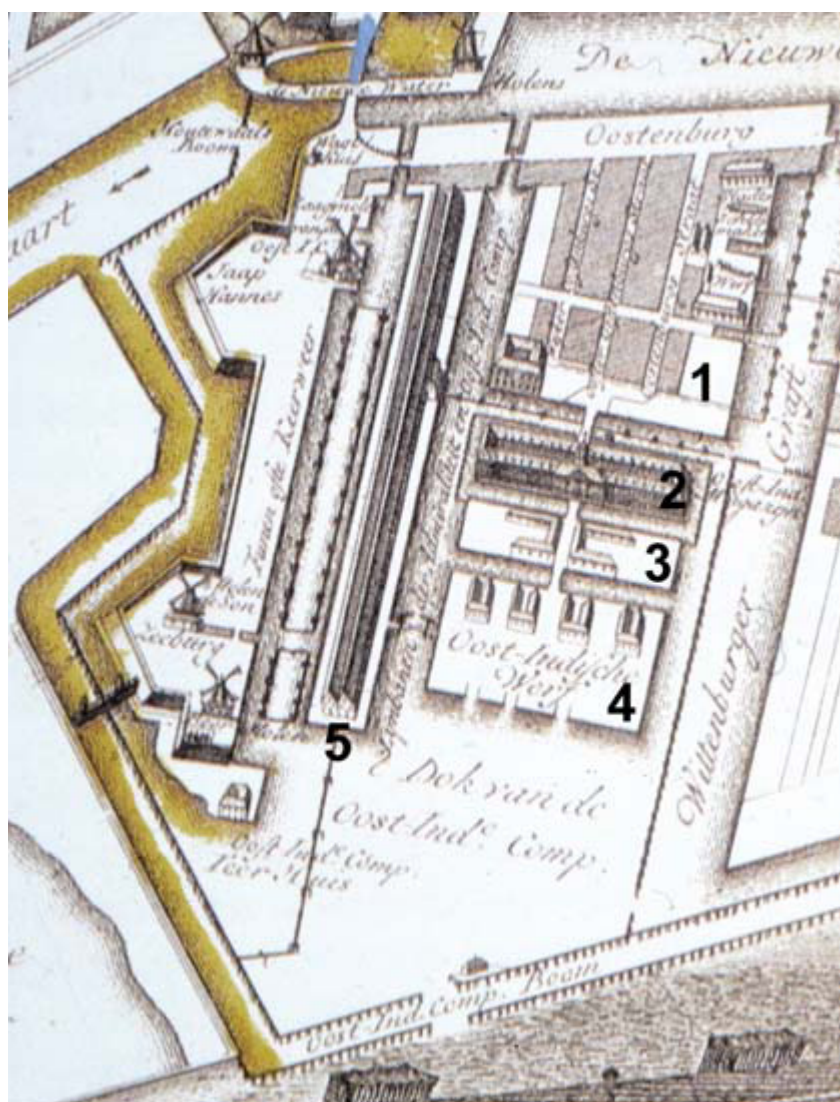
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Historische ontwikkeling

De eerste fase: aanleg van de haveneilanden

Oostenburg vormt samen met Kattenburg en Wittenburg de Oostelijke eilanden: voormalige haveneilanden, aangelegd in een kamvormige structuur en in een schuine hoek ten opzichte van de Nieuwe Vaart (1648-1649). De aanleg van de eilanden vond vanaf 1649 plaats van binnen naar buiten: ten eerste het strategisch gesitueerde Kattenburg, ten behoeve van de Admiraliteit. Na het graven van de Kattenburgervaart volgden met tussenpozen van ongeveer een jaar Wittenburg en Oostenburg. De geïsoleerde positie van de eilanden ten opzichte van de woongrachten, werd behalve door de genoemde Nieuwe Vaart, in de hand gewerkt door de stagnatie in de woningbouw. De woonbestemming van het oostelijk deel van de grachtengordel kwam goeddeels te vervallen (waarvoor in de plaats de Plantage werd aangelegd), waardoor tussen eilanden en grachtengordel letterlijk en figuurlijk een grote afstand ontstond.

Tezamen met het Kadijkseiland aan de stadskant van de Nieuwe Vaart werden de eilanden op voorhand bestemd tot werkeilanden, met ontworpen insteekhavens op regelmatige afstand. Echter niet alleen de hoofdstructuur was regelmatig. Ook de geplande bebouwing (woon- en pakhuizen) over de middenstroken van de eilanden vertoonde een ijzeren regelmaat. Overigens stakte net als op de grachtengordel ook op de eilanden de bebouwing al snel, meer precies na het rampjaar van 1672, de start van de Hollandse oorlog.



Detail van de stadsplattegrond van C.P.Jacobs uit 1766 met daarop het VOC-eiland Oostenburg en de daartoe behorende afzonderlijke eilanden (bron: Archeologisch bureauonderzoek Oostelijke eilanden, Bureau Monumenten en Archeologie, 2009)

Van de drie grote eilanden is Oostenburg het meest functioneel ontworpen. Het was vanaf ca. 1665 tot 1795 in gebruik door de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en bestond in feite uit vijf afzonderlijke werfeilanden; vier achter elkaar tussen de Nieuwe Vaart en het IJ en één langgerekt flankerend eiland aan de oostzijde (zie voorgaande afbeelding). Op het voorste werfeiland (1) lagen in de lengterichting drie parallelle straten (Oostenburgervoorstraat, Oostenburgermiddenstraat, en de Oostenburgerachterstraat). Dit gebied was gereserveerd voor woonhuizen en enkele werkplaatsen, waaronder de Stadschuitenmakerij en een VOC-pakhuis (het Nieuwe Magazijn). In het verlengde van dit eerste werfeiland was het dok van de VOC. Dit strategisch belangrijke deel was met één ophaalbrug af te sluiten. Het tweede eiland (2) werd in beslag genomen door het centrale pakhuis, het Zeemagazijn van de VOC. Na het instorten van dit grote magazijn bouwde de VOC op het voorstuk een nieuw, kleiner pakhuis, nog steeds bestaand en verbouwd tot appartementen. Het derde werfeiland (3) was ingericht met gespecialiseerde werkplaatsen. Het vierde eiland (4), aan de oever van het IJ, was het eigenlijke werfterrein met de scheepshellingen voor de scheepsbouw en enkele werkplaatsen. Hoewel het aanvankelijke ontwerp in vier scheepshellingen voorzag, bleef het aantal waarschijnlijk beperkt tot drie

en is de meest westelijke helling nooit gebouwd. Het vijfde eiland (5) flankeerde de eerste vier aan de oostkant en werd ingericht met de lijnbanen van de VOC en de Admiraliteit.



Kantoor- en administratiegebouw van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen aan de Oostenburgergracht. De geschiedenis van dit gebouw is functioneel, fysiek en typologisch te herleiden tot de periode van de VOC.

Op Kattenburg bevond zich het 's Lands Zeemagazijn, het huidige Scheepvaartmuseum. Net als de VOC-werf was dit strategische object slechts via één ophaalbrug bereikbaar. Het voormalige 's Lands Dok in het open water, maar zorgvuldig afgeschermd door de palenrij, huisvest nog steeds (in gedempte vorm) een deel van de marine.

Oorspronkelijk waren de eilanden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg geheel los en vormden de bruggen langs de Nieuwe Vaart de schakels in de onderlinge verbindingroute. Omdat de eilanden aan deze kant op de koppen breder waren aangeplempt ontstond hier als vanzelf de langgerekte 'eilandenboulevard'. De structuur van de drie afzonderlijke eilanden is nog herkenbaar in de verspringende benaming van de gracht. Ook de verkaveling van de eilandenboulevard (de percelen in dwarsrichting) en het gevarieerde silhouet van de huizenrij vormen een herkenbaar overblijfsel van de historische structuur. De huizen zelf zijn - althans in gevelbeeld - goeddeels vervangen. Alleen de Oosterkerk, midden in de huizenrij is als beeldbepalend bouwwerk binnen het eilandrijk overgebleven. De torenloze kerk stak vanouds hoog boven de woonhuisbebouwing uit en is nog steeds het meest dominante gebouw in de directe omgeving.

De tweede fase: de industriële revolutie

De Oostelijke eilanden, met name het eiland Oostenburg, waren in de tweede helft van de negentiende eeuw exemplarisch voor de Amsterdamse industriële revolutie. Het verarmde havengebied werd nieuw leven ingeblazen door een nieuwe generatie ondernemers, waarvan Paul van Vlissingen wel de bekendste is. Zijn bedrijf, de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen (vanaf 1929 Werkspoor, vanaf 1954 Stork en de NDSM), ontstaan in 1826 was rond 1850 een van Nederlands belangrijkste economische pijlers. Het bedrijf overspoelde vanaf de Oostenburgergracht vrijwel geheel Oostenburg en nam daarbij en passant de restanten van de failliete VOC over. De insteekhavens verdwenen in dit transformatieproces door het aanplemten van een deel van de Wittenburgervaart, waardoor ruimte ontstond voor sociale woningbouw (1874, arbeiderswoningen). Het VOC-dok werd aangeplempt en groeide vast aan de huidige spoordijk, die ongeveer het tracé van de voormalige palenrij volgt: een nieuwe barrière. De Oostenburgervaart verschrompelde tot een binnenwater. De inspanningen van Van Vlissingen hebben er sterk aan bijgedragen dat het werkarakter vanaf de aanleg van

Oostenburg tot ver in de twintigste eeuw vrijwel ononderbroken aanwezig is geweest. Ook uit deze tweede fase van de geschiedenis van de eilanden zijn diverse bouwwerken behouden gebleven, zowel van de sociale woningbouw als van het industrieel complex.



NDSM werf in 1926

Wittenburg en Kattenburg zouden tot circa 1900 de insteekhavens en de kleinschalige bedrijvigheid behouden, maar de bedrijfsmatige activiteiten op deze eilanden verloren vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw langzaam maar zeker terrein aan het wonen. Op Wittenburg van zuid naar noord en op Kattenburg van west naar oost. Op Wittenburg getuigen de begin twintigste-eeuwse schoolgebouwen op de kop nog van dit transformatieproces.

De beide onbewoonde, smalle eilanden ten oosten van Oostenburg - met de lijnbanen en de bolwerken - smolten samen tot de Czaar Peterbuurt, een buurt voor arbeiders en zeevarend personeel. De herkenbare vorm van de bolwerken in het Funen verdween daarbij. Alleen de langgerekte aanleg van de Czaar Peterbuurt herinnert aan de oude vormen. Binnen de aanleg bepaalden de lange, ondiepe gesloten bouwblokken met doorlopende winkelpuien in de hoofdstraat het beeld.

Het perifere karakter van de eilanden in deze periode - ook al verschoven de havenactiviteiten verder naar het oostelijk en het westelijk havengebied - blijft voelbaar aanwezig. De spoorbaan vanaf het nieuwe Centraal Station naar het oosten, met de boog naar Utrecht vormde een barrière aan de buitenkant, terwijl aan de stadskant een industrieel spoorlijntje (1877) over de eilandenboulevard tezamen met de Nieuwe Vaart het gebied afsloot.

De derde fase: sanering en stadsvernieuwing

De voorlopig laatste fase van het transformatieproces vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw tot nu betreft het definitieve vertrek van de zware industrie van de eilanden en de verpaupering, sloop en nieuwbouw van de (arbeiders)woningen.

Oostenburg behoudt op het noordelijk deel in grote trekken de structuur van het Werkspoorverleden. Het zuidelijk deel is een mengvorm van het industriële verleden en sociale woningbouw uit het laatste kwart van de negentiende én de twintigste eeuw.

Achter de Eilandenboulevard zijn Kattenburg en Wittenburg feitelijk geheel nieuw ingericht (stadsvernieuwing). Tot sanering van Kattenburg werd in 1953 besloten, maar het zou tot 1976 duren voordat het eiland zijn huidige aanzien zou krijgen. Het is niet toevallig dat de grens van het beschermde stadsgezicht is getrokken over de achtererven van de Eilandenboulevard.

De eilanden nu

De laatste ontwikkeling betreft het vertrek van de havens uit het verder gelegen Oostelijk Havengebied, dat nu net als de vroegere verlaten eilanden, een woonfunctie heeft gekregen. Met het verdwijnen van de spoorlijntjes over de Eilandenboulevard en de nieuwe woonwijken aan de andere kant van de spoordijk is de situering van de eilanden in de stad niet langer perifeer (al eerder was de Plantagebuurt uitgegroeid tot gewild woongebied), maar centraal.

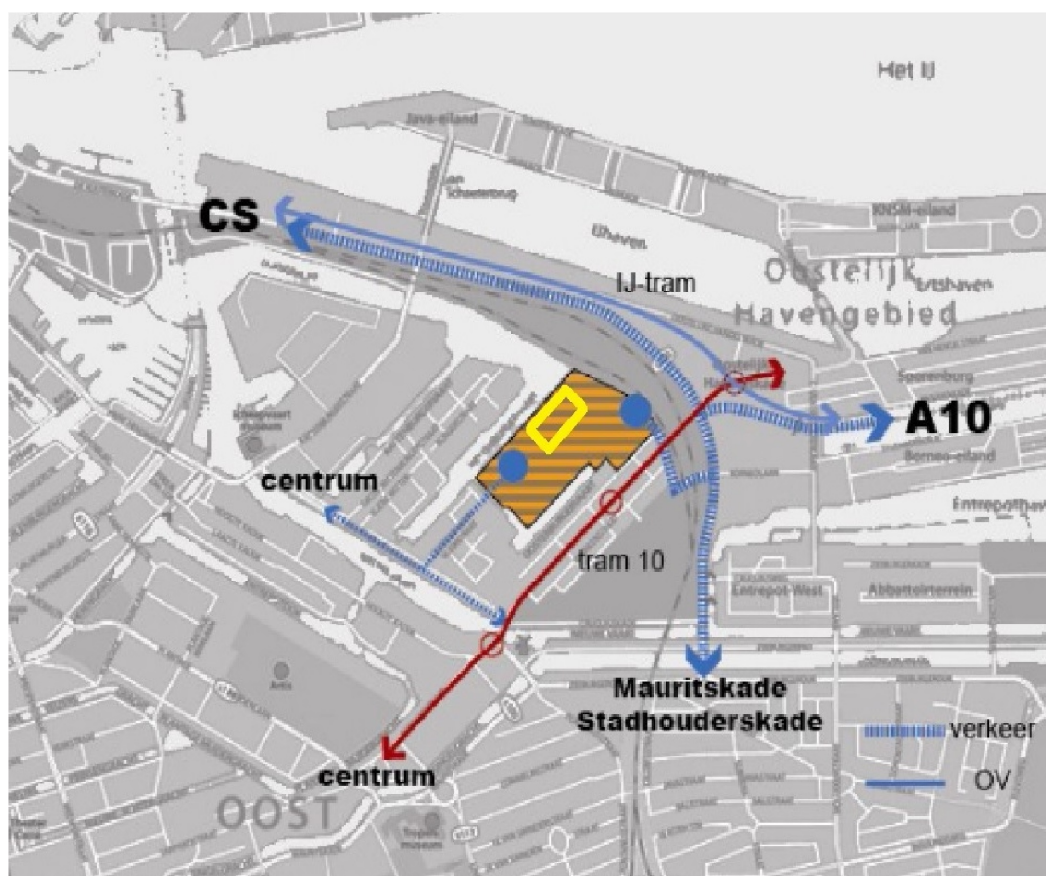
De eilandenstructuur, in een scherpe hoek ten opzichte van de Nieuwe Vaart met daarlangs het bebouwingslint, is behouden. Het karakter van werkeiland is op Oostenburg nog sterk beleefbaar. In de Czaar Peterbuurt is het karakter van arbeiderswoonbuurt (de tweede fase) behouden gebleven. De andere eilanden zijn in de bebouwingsstructuur sterker gerelateerd aan de laatste fase van het ontwikkelingsproces.

Belangrijke structurerende objecten uit de eerste fase zijn de beide monumentale panden aan de Oostenburgergracht (Admiraliteit en VOC), het Nieuwe Magazijn, de Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum. Uit de tweede fase stammen grote delen van de Czaar Peterbuurt, van Oostenburg en de bebouwing aan vrijwel de gehele eilandenboulevard. Ook de scholen op Wittenburg dateren uit deze fase. Tot de belangrijkste jonge monumenten behoren het typologisch vroege kantoorgebouw van Werkspoor op de Oostenburgergracht dat in de kern vermoedelijk uit de eerste periode stamt. Op Wittenburg en Kattenburg is de structuur van bebouwing in het midden van het eiland met aan weerszijden havenactiviteiten verdwenen. Op Wittenburg is de voormalige middenstrook nu een open ruimte, een omkering van de historische situatie.

2.1.1 Ligging in de stad

Oostenburg is één van de oostelijke eilanden, gelegen aan de noordoostelijke rand van het stadsdeel. Met slechts twee ontsluitingen naar de aangrenzende buurt en omringd door water en spoor, lijkt het eiland op het eerste gezicht nogal geïsoleerd in de stad te liggen. Echter, de ligging aan de rand van het centrum maakt het gebied juist uitstekend bereikbaar. Aan de noordzijde, achter het spoor, ligt de Piet Heinkade. Dit is één van de belangrijkste ontsluitingswegen voor de Amsterdamse binnenstad en geeft Oostenburg Noord via de Piet Heintunnel een directe aansluiting op de Ring A10.

Ook door het openbaar vervoer is het gebied goed ontsloten. Op korte afstand ligt in de Czaar Peterstraat een halte van tram 10, op iets grotere afstand bevindt zich een halte van de IJtram (tram 26). Via deze twee tramlijnen is het stadshart goed bereikbaar.



Ligging in de stad, het plangebied van dit uitwerkingsplan is indicatief aangegeven met een gele lijn

2.1.2 Oostelijke eilanden

De oostelijke eilanden kenmerken zich voornamelijk als woonbuurt en omvatten verschillende woongebieden: de 'wooneilanden' Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg Zuid (ook wel oud-Oostenburg genoemd).

De hoofdverbinding tussen de 'wooneilanden' wordt gevormd door de zogenaamde 'Eilandenboulevard', die bestaat uit de Kattenburgergracht, de Wittenburgergracht en de Oostenburgergracht. Het is een drukke verkeersader die de binnenstad via de Cruquiuskade en de Zeeburgerstraat verbindt met Amsterdam-Oost. De Kattenburgerstraat en de Czaar Peterstraat vormen belangrijke noord-zuid verbindingen.

In vergelijking met andere delen van de binnenstad zijn op de eilanden weinig voorzieningen aanwezig. De meeste winkels, restaurants en cafés bevinden zich langs de Eilandenboulevard en in de nabij gelegen Czaar Peterstraat.

De eilanden liggen strategisch tussen de binnenstad, de Zuidelijke IJ-oeveren en het Oostelijk Havengebied en hebben daardoor de potentie om uit te groeien tot een gebied met een meer gemengd karakter dan nu het geval is. In de Czaar Peterbuurt is de afgelopen decennia veel geïnvesteerd in vervanging en behoud van de veelal in slechte staat verkerende panden. Zo is een gemêleerde wijk ontstaan met winkels, horeca, bedrijfes, ateliers en kantoren waar ook prettig gewoond kan worden. Op het Funenterrein is een nieuwe woonwijk aangelegd, die door de specifieke bebouwing als onderdeel van

de toekomstige parkstrook een geheel eigen karakter heeft. Op Oostenburg Noord zelf is de bedrijvigheid in de loop der tijd van karakter veranderd. Op het eiland zijn verschillende nieuwe functies gerealiseerd in zowel bestaande als nieuwe bebouwing.

Op het voormalige machinefabrieksterrein aan de Oostenburgervoorstraat (project Wiener) zijn recentelijk nieuwe woningen, detailhandel en bedrijfsruimten gerealiseerd. Dat is in de afgelopen jaren ook gedaan op de kop van de Czaar Peterstraat (project N43) waar behalve woningen ook ruimte is gerealiseerd voor een supermarkt en horeca. De huidige en de toekomstige ontwikkelingen kunnen de eilanden als geheel een positieve impuls geven.

2.1.3 Oostenburg

Oostenburg is het laatste in een reeks van drie eilanden die haaks op de Nieuwe Vaart zijn aangelegd. Anders dan Kattenburg en Wittenburg is Oostenburg in tweeën gedeeld. De twee delen worden van elkaar gescheiden door middel van de Oostenburgerdwarsvaart en met elkaar verbonden door een brug. Het zuidelijk deel heeft door de stadsvernieuwing een structuur die grotendeels vergelijkbaar is met de structuur van Kattenburg en Wittenburg. Het noordelijk deel heeft sinds het ontstaan een afwijkende structuur gekend die als het ware haaks op die van de overige eilanden stond. Deze haakse opbouw vloeide voort uit het gebruik van dit deel van Oostenburg door de VOC als werf voor de bouw van schepen.

In de 18e eeuw is de oorspronkelijke oriëntatie op het IJ verdwenen door de aanleg van het spoor en Centraal Station. Het eiland is in die tijd uitgebreid en tegen het spoor komen te liggen. Vanaf dat moment heeft het eiland een tweede ontsluiting gekregen die aansluit op de Conradstraat en de Czaar Peterstraat.

Door de beperkte ontsluiting en oriëntatie op het IJ en later het spoor heeft Oostenburg Noord een geïsoleerd karakter gekregen. Dit karakter wordt nog eens versterkt door de eigendomsverhoudingen met veel particulier eigendom, kenmerkend voor dit gebied vanaf de VOC tijd. Pas sinds het vertrek van Stork en de overname door IBC/Heijmans heeft het gebied een meer openbaar karakter gekregen.

Ruimtelijk gezien is Oostenburg Noord altijd rationeel ingericht. Daar waar een gebouw nodig was, werd gebouwd. In de huidige situatie heeft dit geleid tot een structuur die bestaat uit een middenas met aan beide zijden grootschalige gebouwen en loodsen. Daarnaast zijn er verspreid over het eiland een aantal kleinere facilitaire gebouwen te vinden.

2.2 Huidige situatie

Oostenburg

In 2004 werd woningcorporatie Stadgenoot eigenaar van de Van Gendthallen. De Van Gendthallen hebben de status van rijksmonument. In 2008 kocht Stadgenoot ook de rest van Oostenburg Noord, met uitzondering van het INIT-gebouw en een kavel in het zuidoosten van het gebied. Dit kavel is in 2017 door het Rijksvastgoedbedrijf verkocht aan een ontwikkelaar. De voormalige bedrijfsbebouwing op dat kavel was al eerder gesloopt.



Luchtfoto Oostenburg, november 2016

Stadgenoot heeft in de Van Gendhallen een aantal jaren ruimte geboden aan allerlei bedrijfsmatige en culturele activiteiten. In 2013 zijn de hallen gekocht door de Van Gendhallen B.V. en op 2 oktober 2014 is een omgevingsvergunning verleend voor de vestiging van Bugaboo (een Nederlands bedrijf dat vooral kinderwagens produceert) in de hallen. De omgevingsvergunning maakt een divers gebruik van de Van Gendhallen mogelijk. Naast bedrijfs-, kantoor- en beperkte winkelruimte, ook een restaurant. Of de omgevingsvergunning zal worden uitgevoerd is onzeker.

Begin 2000 is het zogenaamde INIT gebouwd. Op de begane grond van dit gebouw is de stadsdeelwerf gevestigd. De werf is een onderdeel van de reiniging van stadsdeel Centrum. De werf wordt overdag en 's avonds gebruikt voor het wagenpark dat noodzakelijk is voor de reiniging van het stadsdeel. Boven de werf zijn bedrijfs- en kantoorruimtes gecreëerd die voor het grootste deel in gebruik zijn bij mediabedrijven. Op de begane grond aan de Jacob Bontiusplaats bevindt zich een café/restaurant. Het terrein tussen het INIT-gebouw en de spoordijk is in gebruik als parkeerterrein.



INIT (gezien vanaf de Conradstraat)

De voormalige Werkspoorhallen aan de VOC-kade zijn tot 1 augustus 2014 in gebruik geweest voor theatervoorstellingen en zakelijke evenementen, georganiseerd door de Amsterdam Convention Factory/De Theaterfabriek. De oudste van deze hallen is op 5 januari 2016 aangewezen als gemeentelijk monument (de Werkspoorhal).



Blauwe bokken en Werkspoorhallen

In het oude Koudgasgebouw en het Poortgebouw zijn horecavoorzieningen gevestigd (op dit moment respectievelijk Roest en Rosa & Rita).



Het Poortgebouw (Rosa & Rita)



Koudgasgebouw (Roest) en de Van Gendhallen

Plangebied

Het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan is grotendeels onbebouwd. De voormalige Werkspoorhallen zijn als enige bebouwing nog aanwezig.

Hoofdstuk 3 Het ruimtelijk kader

Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op een gedeelte van Oostenburg-Noord maar omdat het deelgebied VOC-kade in samenhang moet worden gezien met de rest van Oostenburg Noord, wordt in dit hoofdstuk allereerst het stedenbouwkundig raamwerk in relatie tot het gehele gebied behandeld. Vervolgens wordt ingezoomd op het deelgebied VOC-kade.

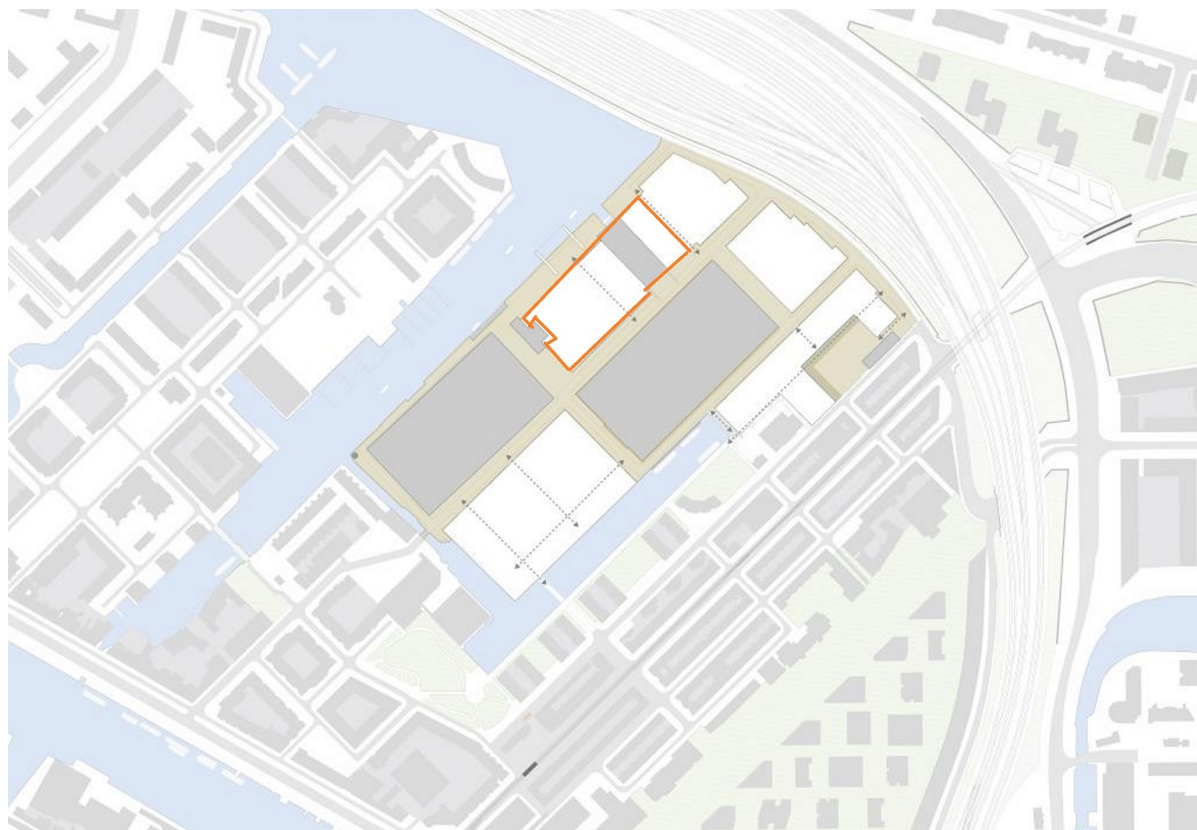
3.1 Stedenbouwkundig raamwerk

3.1.1 Algemeen

Oostenburg Noord is altijd een werkeiland geweest, afgesloten van de omgeving. De ambitie van het stedenbouwkundig plan (zie paragraaf 1.1) is om het eiland te transformeren tot Stadswerf Oostenburg, een gemengd werk- en woongebied dat in verbinding staat met de omliggende buurten. De karakteristiek van het eiland, industrieel met een rijke geschiedenis, wordt hierbij als uitgangspunt genomen. Dit komt tot uitdrukking in een aantal gebouwen en objecten, zoals de Van Gendhallen, de Werkspoorhal en de blauwe bokken, maar ook in de vier kernwaarden: eiland, contrastrijk, stoer, levendig.

De basis voor heel Oostenburg is een open structuur, goed aangesloten op de omgeving, maar nog steeds duidelijk een eiland met een eigen identiteit. De auto is te gast en het primaat ligt bij langzaam verkeer. Het eiland is autoluw, de kades zijn autovrij. Er worden geen klassieke gesloten bouwblokken gemaakt maar individuele gebouwen naast elkaar, gericht op de buitenruimte, met variatie in hoogte en breedte.

Werken blijft ook in de toekomst een belangrijk onderdeel van het eiland. In alle deelgebieden is een gemengd gebruik mogelijk, zodat in ieder pand zowel gewoond als gewerkt kan worden. Dit zorgt voor een levendig gebied, zowel overdag als 's avonds.



Stedenbouwkundig raamwerk (afbeelding Urhahn Urban Design) waarbij het plangebied met een oranje begrenzing is aangegeven

De hoofdstructuur voor de ontwikkeling is vastgelegd in een stedenbouwkundig raamwerk dat bestaat uit lijnen en bouwvelden. Het INIT en de Van Gendhallen zijn twee bestaande, grote gebouwen met een bruto vloeroppervlak van 68.000 m² bvo. Elk van deze gebouwen vormt een apart bouwveld. Daarnaast zijn in het raamwerk vier nieuwe bouwvelden opgenomen met een nieuwbouwprogramma van maximaal 188.000 m² bvo. Deze bouwvelden zijn/worden uitgewerkt naar uitgifbare kavels. Om wisselende initiatieven mogelijk te maken en een divers stadsbeeld te creëren wordt daarbij ingezet op variatie in kavelgrootte en bouwhoogte. Dit sluit goed aan bij het ontwikkelprincipe van het eiland, waarbij door verschillende partijen gebouwd gaat worden.

3.1.2 Hoofdstructuur

Het basisprincipe van het eiland is gebaseerd op de historische structuur met een middenas: de Oostenburgermiddenstraat. Deze vormt de hoofdontsluiting van het eiland. Zo kunnen de kades grotendeels autovrij blijven. Dit principe is vergelijkbaar met de hoofdstructuur van Wittenburg en de Czaar Peterstraat. De VOC-kade aan de Wittenburgervaart is de belangrijkste openbare ruimte van het eiland, een grotendeels autovrije kade voor de stad. Aan de kant van de Czaar Peterstraat vormt de oude lijnbaan een route voor langzaam verkeer die uitkomt op een 'buurtplein'. De navolgende afbeeldingen zijn schetsbeelden die richting geven aan de invulling van het plangebied. De uiteindelijke uitwerking kan hiervan afwijken, doordat bijvoorbeeld de voorgevels qua situering iets kunnen afwijken van wat er in werkelijkheid wordt gerealiseerd.



Hoofdstructuur (afbeelding Urhahn Urban Design)

De vier nieuwe bouwvelden worden verfijnd met zogenaamde 'binnenwerven', waar ruimte is voor groen. Dwarsstraten bieden zicht op het water en brengen licht in de Oostenburgermiddenstraat.



Principe binnenwerven (afbeelding Urhahn Urban Design)



Principe dwarsstraten (afbeelding Urhahn Urban Design)

Voor de auto is het eiland alleen toegankelijk vanaf de Dijksgracht. De fietser en voetganger kunnen ook via de brug aan de zuidzijde over de Oostenburgerdwarsvaart het gebied bereiken. Het is wenselijk om vanuit de Czaar Peterbuurt een derde toegang voor het langzaam verkeer te maken, via een nieuwe brug over de Oostenburgervaart in het verlengde van de Cruquiusstraat.

De breedte van de straten en de daarbij passende hoogte van de gebouwen met hoge plinten (begane grond) zorgen ervoor dat een gebied ontstaat met een stedelijk karakter. Behoud van het industrieel erfgoed en andere objecten die bijdragen aan de kenbaarheid van de historie, waaronder de blauwe bokken, is daarbij het uitgangspunt.

Uitgangspunt voor de bouwhoogte van gebouwen in de bouwvelden is dat deze gevarieerd zal zijn, waarbij de bouwhoogtes in beginsel als volgt zijn:

- VOC-kade en Dijksgracht: minimaal 6 meter, maximaal 26 meter;
- Lijnbaan: minimaal 6 meter, maximaal 17,5 of 19 meter;
- Oostenburgervaart: minimaal 6 meter, maximaal 12, 19 of 26 meter.

Daarnaast zijn in de bouwvelden in totaal maximaal zes torens mogelijk, verdeeld over de deelgebieden VOC-kade, Dijksgracht en Lijnbaan. De torens mogen niet op beide hoeken van de straat tegenover elkaar staan en hebben een maximaal oppervlak van 600 m² per verdieping. Voor een toren ten behoeve van een hotel is een maximaal oppervlak van 800 m² toegestaan.



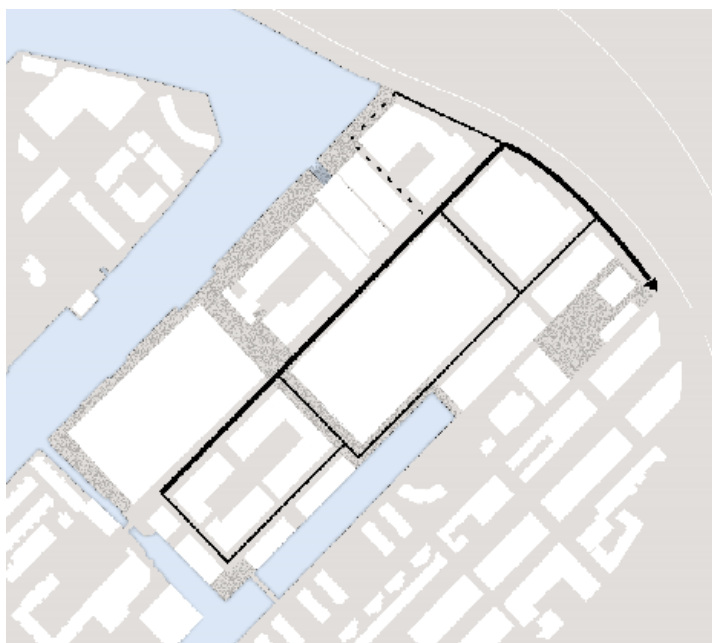
Positie torens (afbeelding Hoogbouw Effect Rapportage van Hund Falk architecten, dd 28 september 2017)

De positie van de torens is zorgvuldig bepaald. De plaatsing op de hoeken en naast de Werkspoorhal benadrukt de bijzondere positie in het gebied van zowel de torens als de Werkspoorhal.

3.1.3 Verkeer, parkeren en openbare ruimte

Autoverkeer

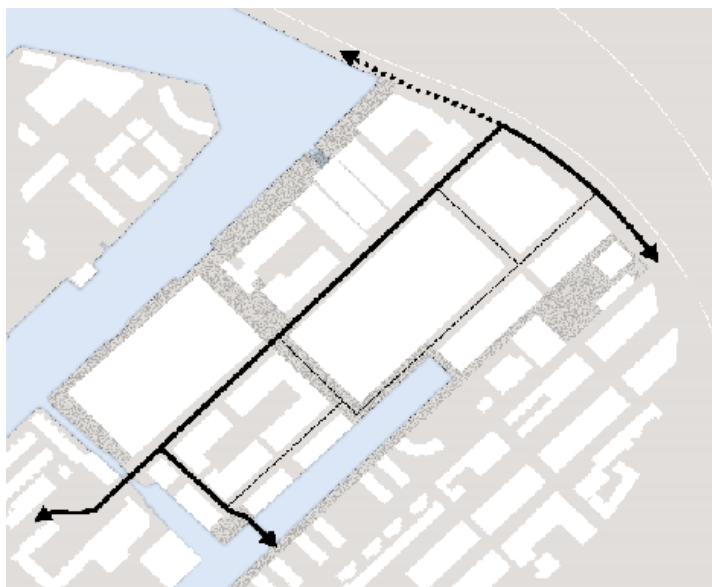
Oostenburg Noord is voor het autoverkeer alleen aan de noordzijde toegankelijk vanuit de Czaar Peterbuurt. Er is geen sprake van doorgaand verkeer, het eiland is autoluw. Dit autoluwe karakter wordt behouden. Het parkeren wordt hoofdzakelijk geconcentreerd aan de noordzijde. Ook in de Van Gendhallen en het zuidoostelijk deel van het gebied kunnen in pandige parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Alleen via de Oostenburgermiddenstraat kan het bestemmingsverkeer de zuidkant van het gebied bereiken. Het is de bedoeling om de Dijksgracht op termijn ook richting het westen te ontsluiten voor voetgangers, fietsers en veegwagens van de stadsdeelwerf. Hiermee ontstaat een nieuwe verbinding richting Centraal Station en wordt de Czaar Peterstraat minder belast met verkeer van de stadsdeelwerf.



Structuur autoverkeer (afbeelding Urhahn Urban Design)

Langzaam verkeer

Behalve via de Dijkgracht is het gebied via de brug over de Oostenburgerdwarsvaart ook vanuit het zuiden bereikbaar voor fietsers en voetgangers. Deze brug is niet toegankelijk voor autoverkeer, met uitzondering van hulp- en nooddiensten. De toegankelijkheid van het gebied voor het langzaam verkeer wordt verder vergroot door een nieuwe brug over de Oostenburgervaart. De toekomstige brug is gesitueerd in het verlengde van de Cruquijsstraat. Zo ontstaat voor Oostenburg in het geheel en het deelgebied Oostenburgervaart in het bijzonder een goede aansluiting op de Czaar Peterbuurt met winkels en tramhalte en een korte route naar het Funenpark.



Structuur langzaam verkeer (afbeelding Urhahn Urban Design)

Parkeren

Bewoners en ondernemers op Stadswerf Oostenburg hebben geen recht op een parkeervergunning voor parkeren op straat, omdat het dagelijks bestuur in 2006 voor dit project (en een aantal andere projecten in de Czaar Peterbuurt) een zogenaamd 'witte vlekbesluit' heeft genomen. Het project is daarmee uitgesloten van het parkeervergunninggebied.

In twee nieuwe bouwvelden is ruimte voor twee gemeenschappelijke gebouwde parkeervoorzieningen. Dit betreft de kavels in het zuidelijk deel van het deelgebied VOC-kade en in een parkeergarage langs de Dijksgracht. In deze parkeervoorzieningen wordt een minimale hoeveelheid van de parkeerbehoefte opgevangen.

Een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen op het eiland is alleen bedoeld voor bezoekers en kort parkeren. Bewoners en ondernemers parkeren dus niet of zij parkeren in een parkeergarage, of op straat tegen uurtarief of zoals in de vorige alinea aangegeven, soms op eigen kavel.

Inrichting openbare ruimte

De openbare ruimte op het eiland Oostenburg wordt de werkvloer genoemd. De auto is er te gast, het primaat ligt bij de voetganger en de fietser. De gebouwen op de werkvloer zijn naar buiten gericht, het gebruik loopt over van binnen naar buiten. In de inrichting van de openbare ruimte is het industriële karakter van het eiland uitgangspunt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de buitenzijde van de blokken: de hoofdstraten en kades en de binnenzijde: de binnenwerven.



De werkvloer: Jacob Bontiusplaats met zicht op INIT (afbeelding Urhahn Urban Design)

De buitenkant is stedelijk. De breedte van de straten en de daarbij passende hoogte van de gebouwen met hoge plinten (begane grond) zorgen ervoor dat een gebied ontstaat met een stedelijk karakter.

Behoud van het industrieel erfgoed en andere objecten die bijdragen aan de herkenbaarheid van de historie, waaronder ook de blauwe bokken, is daarbij het uitgangspunt. De binnenkant is kleinschalig, meer informeel. Het buurtplein, bij het Poortgebouw (Rosa & Rita) maakt deel uit van deze informele sfeer, maar ook de binnenwerf achter de VOC-kade is meer intiem en gericht op wonen. Zo ontstaan verschillende sferen, en is tegelijk de samenhang in het gebied sterk.

Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum in het voorjaar van 2016 een Masterplan Inrichting Openbare ruimte vastgesteld.

Kades

Gezien de historie is op Oostenburg een bijzondere relatie ontstaan tussen water en land. Het behoud van het eilandkarakter is het uitgangspunt. Dit betekent echter niet dat alle kades zonder meer openbaar hoeven te zijn.

De oevers en/of kades worden vooral gebruikt als verblijfsplek.

De VOC-kade aan de Wittenburgervaart wordt gekenmerkt door een aantal karakteristieke industriële gebouwen zoals de Van Gendhallen, het Koudgasgebouw (het huidige café Roest) en de Werkspoorhal. Ook de blauwe bokken dragen bij aan het industriële karakter. De kade en het water zijn hier breed en de kade ligt goed op de middag- en avondzon. Deze kade biedt daarom goede condities voor een stedelijke kade met horeca en verblijfsplekken. De kade is autovrij, met uitzondering van het deel ten noorden van het insteekhaventje. Dit deel wordt beperkt toegankelijk voor het autoverkeer, in relatie tot de beoogde hotelontwikkeling op de hoek VOC-kade/Dijksgracht.



Autovrije verblijfsruimte aan de VOC-kade (afbeelding Urhahn Urban Design)

De Oostenburgervaart sluit meer aan op de schaal van de buurt: de Oostenburgervaart komt uit op het buurtpark Oostenburg. De overzijde van het water is een openbare kade waaraan wonen en groene plekken worden afgewisseld. De route langs deze zijde van de kade, de oude Lijnbaan, wordt verlengd tot aan het buurtplein bij het Poortgebouw (Rosa & Rita). Het buurtpark Oostenburg wordt zo verbonden met het buurtplein.

De kade langs de Oostenburgervaart is aan de zijde van Oostenburg van oorsprong grotendeels bebouwd geweest. Aan deze kade worden een aantal verblijfsplekken gerealiseerd, een doorgaande openbare kade is hier niet noodzakelijk. De gewenste verblijfsplekken aan de kade zijn uiteraard autovrij, zodat de verblijfskwaliteit optimaal is. Een bijzondere plek is de hoek van de Oostenburgervaart en de Oostenburgerdwarshaar. Deze hoek is in ieder geval openbaar, zodat zicht over de beide vaarten en op Pakhuis Oostenburg aan de overkant mogelijk is.

Met de komst van een fiets- en voetgangersbrug wordt Oostenburg ook vanaf deze plek verbonden met de Czaar Peterbuurt en ontstaat een nieuwe wandelroute die het Funenpark, buurtpark Oostenburg en VOC-kade met elkaar verbindt.

3.1.4 Programma

Het gebied zal transformeren van een werkgebied naar een gemengd werk- en woongebied. De richtlijn hierbij is 50% werken en 50% wonen. Het programma voor het gebied is gemaximaliseerd op ruim 250.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Met het INIT en het vergunde programma voor de Van Gendthallen is al circa 68.000 m² bvo werken op het eiland aanwezig. Dit betekent dat voor de overige deelgebieden de verhouding werken-wonen circa 30%-70% is. Het maximum programma is gebaseerd op de wenselijke dichtheid per deelgebied met een kleine overcapaciteit. Met het vastleggen van het minimum aantal verplichte- en het maximum aantal mogelijke m² wonen, is per deelgebied de verhouding werken-wonen gespecificeerd.

Parkeren dient zoveel mogelijk inpandig en/of op eigen terrein te worden opgelost. Een tweetal parkeergebouwen zal in de minimale parkeerbehoefte voorzien (zie 3.1.3). Parkeren op straat zal beperkt mogelijk worden gemaakt en alleen bestemd zijn voor bezoekers en kort laden en lossen.

3.2 Uitwerking VOC-kade

3.2.1 Planologisch kader

In het stedenbouwkundig raamwerk bevinden zich vier bouwvelden. Op elk van deze bouwvelden is in het geldende bestemmingsplan een zogenaamde globale uit te werkenbestemming toegepast, waarin regels zijn opgenomen over onder andere bouwhoogten, programma en openbare ruimte (zie paragraaf 1.3 voor de beschrijving van de uit te werken bestemming ter plaatse van het deelgebied VOC-kade). Het voorliggende uitwerkingsplan heeft betrekking op het deelgebied 'VOC-kade'. Het betreft echter niet het gehele deelgebied aangezien de zone langs de Dijkgracht geen onderdeel is van het voorliggende uitwerkingsplan. In het noordwestelijke deel van het deelgebied wordt voor het te realiseren hotel namelijk een separate planologische procedure gevolgd terwijl de rest van het noordelijk deel van het deelgebied VOC-kade wordt opgenomen in het uitwerkingsplan voor de Dijkgracht. De navolgende afbeelding illustreert dit.



De deelgebieden (afbeelding Urhahn Urban Design): in rood het voorliggende plangebied, in geel plangebied Dijksgracht en het in het overige donkergrijze gedeelte wordt een hotel ontwikkelt via een separate planologische procedure

Op de bestemmingsplankaart/verbeelding is voor elke uit te werken bestemming één groot gekleurd bestemmingsvlak te zien. Uit de uitwerkingsregels per bestemming kan worden opgemaakt hoe een vlak kan worden uitgewerkt in een stratenpatroon met kavels en gebouwen. Zo is dit ook gedaan voor het deelgebied VOC-kade. Deze uitwerking gebeurt via een zogenaamd uitwerkingsplan. Pas nadat een uitwerkingsplan in procedure is gebracht, kan een vergunning worden verleend voor het bouwen (omgevingsvergunning).

3.2.2 Stedenbouwkundig kader

3.2.2.1 Ruimtelijke structuur

Het deelgebied tussen de VOC-kade, de Oostenburgermiddenstraat, de Dijkgracht en de Jacob Bontiusplaats is het meest veelzijdig van de vier bouwvelden. De VOC-kade wordt gezien als de belangrijkste publieke ruimte van het gebied, met een programma en uitstraling die het gebied en de buurt overstijgen. Een hoge begane grondlaag van minimaal 3,5 meter maakt deze bouwlaag aantrekkelijk voor diverse publieksfuncties, waaronder horeca. Daarom zijn souterrains in de bebouwing aan deze kade niet overal toegestaan. Souterrains zijn pas mogelijk in de zone vanaf 5 meter achter de voorgevel. Op de hoek van de VOC-kade en de Dijkgracht komt een hotel (waarvoor zoals gezegd een separate planologische procedure wordt gevolgd). Aan de VOC-kade is veel ruimte voor verblijven, met de blauwe bokken, het voormalige Koudgasgebouw en de Werkspoorhal als bijzondere referentie naar het scheepvaartverleden.

De Oostenburgermiddenstraat vormt de hoofdstraat van het deelgebied. Met een breedte van 17,5 meter heeft deze straat een profiel waarin voldoende ruimte is voor het bestemmingsverkeer van het gebied. In de gebouwen aan deze straat kan prettig gewoond en gewerkt worden. Een begane grondlaag met een minimale hoogte van 3,5 meter maakt ook hier een flexibel gebruik door publieksfuncties mogelijk. Evenals aan de VOC-kade zijn souterrains niet toegestaan in de zone van 5 meter vanaf de voorgevel.

In het deelgebied zijn twee dwarsstraten geprojecteerd die tevens als doorzicht fungeren van de Oostenburgermiddenstraat naar de VOC-kade. Eén van de dwarsstraten is geprojecteerd ten zuiden van de Werkspoorhal. De andere dwarsstraat ligt direct ten zuiden van het te realiseren hotel en vormt de noordelijke grens van het voorliggende uitwerkingsplan. De Werkspoorhal zelf zal voor voetgangers openbaar toegankelijk zijn en als zodanig ook een rol vervullen in de mate waarop vanuit het gebied het water van de Oostenburgervaart ervaren wordt.

Door het realiseren van de twee dwarsstraten is deelgebied VOC-kade opgedeeld in drie zones:

1. De noordelijke zone met het hotel en de aangrenzende gronden (kavels 1 en 2);
2. De middenzone met centraal daarin de Werkspoorhal (kavel 3);
3. De zuidelijke zone die grenst aan het voormalige Koudgasgebouw (kavels 4 en 5).

Voor de noordelijke zone (kavels 1 en 2) worden separate planologische procedures gevolgd, de middenzone (kavel 3) en de zuidelijke zone (kavels 4 en 5) vormen samen met de twee dwarsstraten het voorliggende uitwerkingsplan. Voor de zuidelijke zone is in april 2017 een bouwvelop opgesteld, die bij de verkoop van de gronden als privaatrechtelijk toetsingskader zal gaan fungeren. De bouwvelop voor de zuidelijke zone is samen met de uitwerkingsregels van het geldende bestemmingsplan gebruikt als onderlegger van het voorliggende uitwerkingsplan.

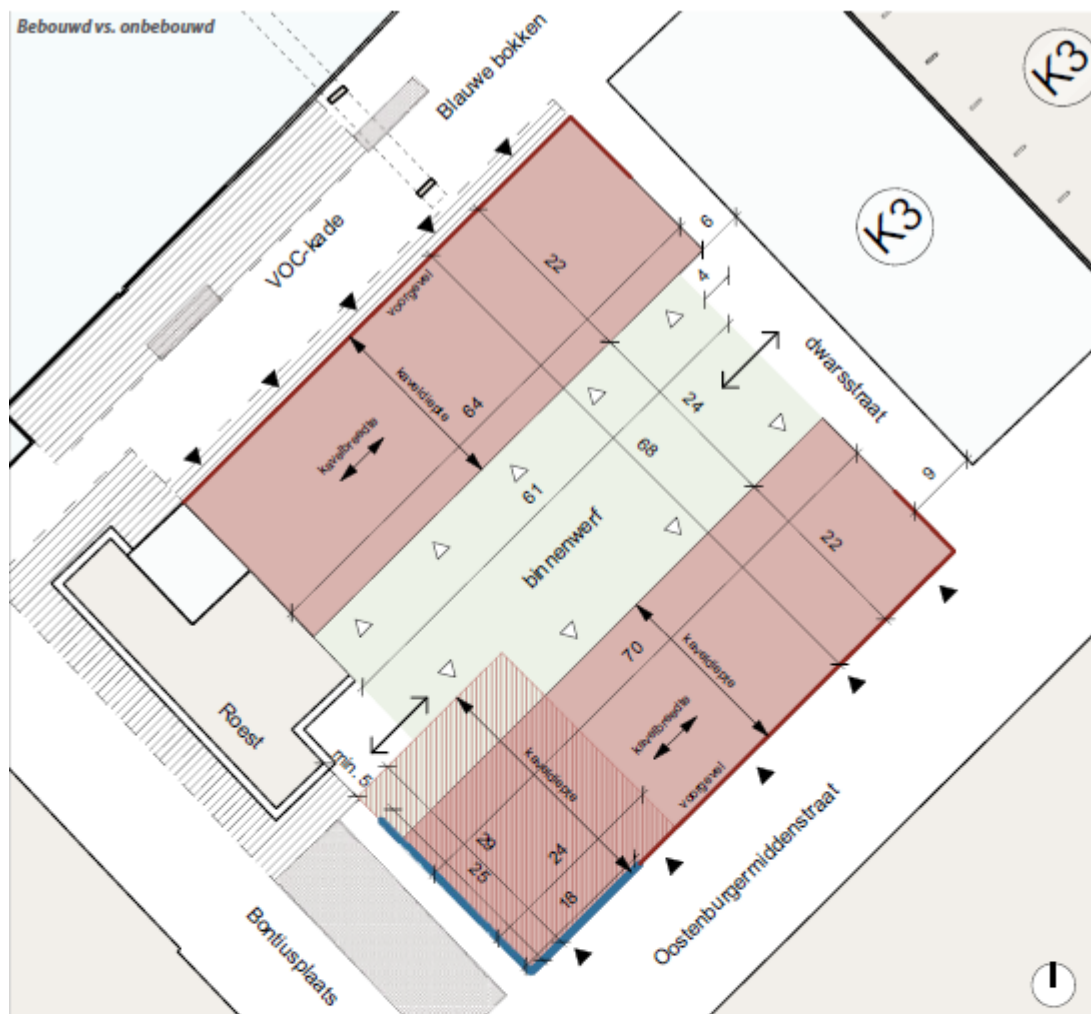
3.2.2.1.1 Ruimtelijke structuur zuidelijke zone (kavels 4 en 5)

Voor de zuidelijke zone is het uitgangspunt dat er aan zowel de VOC-kade als de Oostenburgermiddenstraat gebouwen worden gerealiseerd rondom een groen en openbaar toegankelijke binnenwerf. Hierdoor ontstaan er twee bouwvlakken. Het bouwvlak aan de VOC-kade heet 'kavel 4' en het bouwvlak aan de Oostenburgermiddenstraat heet 'kavel 5'. De beide kavels zullen worden opgedeeld in subkavels. Voor de kavels 4 en 5 en de binnenwerf zijn in de bouwvelop de volgende relevante regels opgenomen:

- Bebouwd/onbebouwd

- De kavelbreedte per subkavel is minimaal 6, maximaal 24 meter.

- De subkavels zijn georiënteerd op de Oostenburgermiddensraat en/of de VOC kade. De kavelbreedte wordt aan deze straten gemeten.
- Iedere subkavel heeft een eigen entree en stijgpunt.
- De hoofdentree is gekoppeld aan de VOC-kade en/of de Oostenburgermiddenstraat, met optioneel een neventree aan de binnenwerf.
- Per bouwvlak is tenminste één subkavel maximaal 10 meter breed. Hierdoor heeft elk bouwvlak minimaal 4 subkavels (inclusief toren).
- Er kan direct worden gebouwd tegen de zijgevel van het voormalige Koudgasgebouw (Roest).
- Uitbouwen in de binnenwerf zijn alleen mogelijk voor een toren binnen het aangegeven zoekgebied waarbij de gevel van de toren maximaal 24 meter breed mag zijn aan de Oostenburgermiddenstraat en maximaal 29 meter breed aan de Bontiusplaats. De footprint van de toren is maximaal 600 m² bruto vloeroppervlak.
- In de binnenwerf is de afstand tussen de bouwvlakken tenminste 24 meter, met uitzondering van de eventuele toren.
- De binnenwerf is open naar de dwarsstraat en de Jacob Bontiusplaats. De doorgang naar de binnenwerf bij de Jacob Bontiusplaats is tenminste 5 meter breed.
- In de openbaar toegankelijke binnenwerf bevindt zich een speelplek voor nul tot vierjarigen.
- Onder de binnenwerf is parkeren toegestaan mits het maaiveld van de binnenwerf maximaal 1,2 meter boven het maaiveld is gelegen.
- Het hoogteverschil tussen het maaiveld van de dwarsstraat en de binnenwerf bedraagt maximaal 1,2 meter.
- Bij een ondergrondse parkeergarage heeft de binnenwerf voor tenminste 50% een gronddekking van minimaal 80 cm t.b.v. planten en struiken.
- In de binnenwerf is parkeren op maaiveld niet toegestaan.
- Aan de binnenwerf mag de rooilijn verspringen.
- Eventuele privé buitenruimten worden binnen het bouwvlak gerealiseerd en door een haag of andere groene erfafscheiding afgeschermd.



legenda

- maximaal bouwvlak
- zoekgebied toren
- onbebouwd - binnenwerf
- terras zone, positie indicatief
- fietsparkeerplaats, positie indicatief
- rooilijn basis
- rooilijn toren
- hoofdentree
- nevenentree
- openbare entree binnenwerf
- kavelrichting

Bouwenvelop kavels 4 en 5 in deelgebied VOC-kade (Urhahn en Studioninedots)

- Volume

- Aan de Oostenburgermiddenstraat, de VOC-kade en Jacob Bontiusplaats wordt over de volledige hoogte in de rooilijn gebouwd. Setbacks zijn hier niet toegestaan.
- De bouwhoogte van gebouwen/panden is minimaal 6 en maximaal 26 meter, met uitzondering van de toren.
- De toren op de hoek Jacob Bontiusplaats/Oostenburgermiddenstraat is minimaal 32 en maximaal 46 meter hoog.
- Per bouwvlak is sprake van tenminste 3 verschillende bouwhoogtes voor gebouwen/panden. Deze zijn zichtbaar aan de rooilijn van de VOC kade en de Oostenburgermiddenstraat. De drie bouwhoogtes zijn:
 1. max. 26 m. - min. 19 m.
 2. max. 20 m. - min. 13 m.
 3. max. 16 m. - min. 6 m.
- Er is een variatie in bouwhoogte van tenminste 2 lagen tussen naast elkaar gelegen gebouwen/panden (circa 6 meter).
- Variatie in bouwhoogte is tussen subkavels, niet binnen één subkavel. De maximale bouwhoogte van een gebouw/pand op een subkavel is maatgevend. Variatie in bouwhoogte binnen een gebouw/pand is daarbij wel toegestaan, maar telt niet mee voor de verplicht gestelde te realiseren bouwhoogtes tussen gebouwen/panden als in de punten hiervoor genoemd.
- Een gebouw/pand is altijd staand waarbij de breedte kleiner of gelijk is aan de hoogte.
- Aan de VOC kade, Oostenburgermiddenstraat en Jacob Bontiusplaats sluit de begane grondvloer van het gebouw aan op straatniveau voor een diepte van tenminste 5 meter. Binnen deze zone zijn daarmee geen souterrains toegestaan.
- De plint (eerste bouwlaag) heeft een minimale vrije hoogte van 3.50 meter voor een diepte van tenminste 5 meter vanaf de straat.
- Minimaal twee bijzondere dakvormen per aaneengesloten straatwand (exclusief Roest).
- De nokrichting staat haaks op de Oostenburgermiddenstraat en VOC kade.
- Het oprichten van een borstwering voor een dakterras tot een maximum van 1,5 meter boven de maximaal toegestane bouwhoogte is onder voorwaarden mogelijk mits deze integraal onderdeel is van het gevelontwerp.
- Aan de zijde van de binnenwerf en dwarsstraat zijn setbacks toegestaan met uitzondering van de locaties waar een verplichte rooilijn geldt.
- Aan de Oostenburgermiddenstraat, VOC kade en Jacob Bontiusplaats zijn balkons aan de gevel mogelijk met een maximale uitkraging van 2,5 meter.
- Aan de binnenwerf zijn balkons aan de gevel mogelijk met een maximale uitkraging van 4 meter.
- Balkons zijn uitsluitend mogelijk boven een hoogte van 4,20 meter boven het aangrenzende straatpeil.
- Aan de dwarsstraat zijn uitkragende balkons niet mogelijk.

3.2.2.1.2 Ruimtelijke structuur middenzone (kavel 3)

Voor de middenzone is het uitgangspunt dat er rondom de te behouden Werkspoorhal nieuwe gebouwen worden gerealiseerd. Er is in tegenstelling tot de zuidelijke zone geen sprake van een binnenwerf. Alhoewel er voor de middenzone (nog) geen bouwvelop is, zullen de volgende regels van toepassing zijn:

- Bebouwd/onbebouwd

- De kavelbreedte per subkavel is minimaal 6, maximaal 24 meter.
- De subkavels zijn georiënteerd op de Oostenburgermiddenstraat en/of de VOC kade. De kavelbreedte wordt aan deze straten gemeten.
- Iedere subkavel heeft een eigen entree en stijgpunt.

- De hoofdentree is gekoppeld aan de VOC-kade en de Oostenburgermiddenstraat.

- Volume

- Aan de Oostenburgermiddenstraat en de VOC-kade wordt over de volledige hoogte in de rooilijn gebouwd. Setbacks zijn hier niet toegestaan.
- De bouwhoogte van gebouwen/panden is minimaal 6 en maximaal 26 meter, met uitzondering van de torens.
- Zowel ten zuidwesten als ten noordoosten van de Werkspoorhal zijn torens voorzien. Deze twee torens zijn beide minimaal 32 hoog. De toren aan de VOC-kade (direct ten zuidwesten van de Werkspoorhal) heeft een maximale bouwhoogte van 39 meter terwijl de toren aan de Oostenburgermiddenstraat (direct ten noordoosten van de Werkspoorhal) een maximale bouwhoogte van 46 meter heeft. De footprint van de torens is maximaal 600 m² bruto vloeroppervlak per zoekgebied. Voor beide torens geldt dat de gevel aan VOC-kade, respectievelijk Oostenburgermiddenstraat een maximale breedte mag hebben van 22 meter.
- Er is sprake van tenminste 3 verschillende bouwhoogtes voor gebouwen/panden, inclusief de Werkspoorhal maar exclusief de torens. De 3 verschillende bouwhoogtes zijn zichtbaar aan de rooilijn van de VOC kade en de Oostenburgermiddenstraat en zijn als volgt:
 1. max. 26 m. - min. 19 m.
 2. max. 20 m. - min. 13 m.
 3. max. 16 m. - min. 6 m.
- Er is een variatie in bouwhoogte van tenminste 2 lagen tussen naast elkaar gelegen gebouwen/panden (ca. 6 meter).
- Variatie in bouwhoogte dient te worden gerealiseerd tussen subkavels, niet binnen één subkavel. De maximale bouwhoogte van een subkavel is maatgevend. Variatie in bouwhoogte binnen een gebouw/pand is daarbij wel toegestaan, maar telt niet mee voor de verplicht gestelde te realiseren bouwhoogtes tussen gebouwen/panden als in de punten hiervoor genoemd.
- Een gebouw/pand is altijd staand waarbij de breedte kleiner of gelijk is aan de hoogte.
- Aan de VOC kade en Oostenburgermiddenstraat sluit de begane grondvloer van het gebouw aan op straatniveau voor een diepte van tenminste 5 meter. Binnen deze zone zijn daarmee geen souterrains toegestaan.
- De plint heeft een minimale vrije hoogte van 3.50 meter voor een diepte van tenminste 5 meter vanaf de straat.
- Indien binnen de maximum bouwhoogte wordt gekozen voor een bijzondere dakvorm (dus geen plat dak), staat de nokrichting haaks op de Oostenburgermiddenstraat en/of de VOC kade.
- Het oprichten van een borstwering voor een dakterras tot een maximum van 1,5 meter boven de maximaal toegestane bouwhoogte is onder voorwaarden mogelijk mits deze integraal onderdeel is van het gevelontwerp.
- Aan de Oostenburgermiddenstraat en VOC kade zijn balkons aan de gevel mogelijk met een maximale uitkraging van 2,5 meter.
- Balkons zijn uitsluitend mogelijk boven een hoogte van 4,20 meter boven het aangrenzende straatpeil.
- Aan de dwarsstraten zijn uitkragende balkons niet mogelijk.

3.2.2.2 *Programma*

In het gehele deelgebied VOC-kade is een divers programma van wonen, kantoren, bedrijven, horeca, hotels en voorzieningen toegestaan. Dit programma wordt verdeeld over het gebied van het voorliggende uitwerkingsplan en de noordelijke zone van het deelgebied (waarvoor separate planologische procedures worden gevolgd).

In de navolgende tabel is in de tweede kolom aangegeven welke oppervlaktes per functie vanuit het geldende bestemmingsplan zijn toegestaan voor het gehele deelgebied VOC-kade. In de derde kolom is

aangegeven hoeveel oppervlakte per functie mogelijk is gemaakt in voorliggend uitwerkingsplan en de laatste kolom geeft aan welk deel resteert voor de andere planologische procedures.

Functie	Toegestaan vanuit bestemmingsplan	Toegestaan in voorliggend uitwerkingsplan	resterend programma
Totaal bvo	max 75.000 m²	max. 50.150 m²	max. 24.850 m²
Wonen	min. 38.000, m ² max. 54.000 m ²	min. 29.500 m ² , max.44.500 m ²	min. 8.500 m ² , max. 9.500 m ²
Werken	max 13.000 m ² kantoren, geen max. overige functies	max.17.830 m ² werken, waarvan max.12.000 m ² kantoren	max. 1.000 m ² kantoren
Horeca	max.3 x 500 m ²	max.3 x 500 m ²	0 m ²
Hotel	max.13.500 m ²	0 m ²	max. 13.500 m ²
Parkeren	n.v.t.	max. 3.100 m ²	-

-Overzicht programma

In de zuidelijke zone en de middenzone komen in totaal maximaal drie horecavestigingen van ieder maximaal 500 m². Het gaat daarbij om horeca 3 en/of 4. Bij horeca 3 gaat het om onder meer cafés terwijl horeca 4 betrekking heeft op onder meer restaurants, lunchrooms, koffiehuisen en ijssalons. In de zuidelijke zone is maximaal 1 vestiging toegestaan in de bebouwing aan de VOC-kade, bij de middenzone zijn maximaal twee vestigingen mogelijk.

Verder dient in de zuidelijke zone een niet-woonfunctie op de hoek Oostenburgermiddenstraat - dwarsstraat te worden gerealiseerd met een omvang van tenminste 100 m² BVO.

Op de begane grond zijn uitsluitend collectieve fietsenstallingsruimte(n) toegestaan; individuele bergingen zijn uitgesloten. Op de hoeken van straten en in de gevel aan de VOC-kade worden geen collectieve fietsenstallingsruimte(n) gesitueerd. Bij een collectieve fietsenstalling aan de Oostenburgermiddenstraat mag maximaal 50% van de gevel aan de Oostenburgermiddenstraat worden gebruikt voor een collectieve fietsenstalling.

Parkeren is bij kavels 4 en 5 inpandig mogelijk in een kelder of souterrain waarbij er niet mag worden geparkeerd in een zone van 5 meter vanaf de VOC kade, de Oostenburgermiddenstraat en de Bontiusplaats. De in/uitrit wordt gecombineerd, is inpandig en bij voorkeur gesitueerd aan de Oostenburgermiddenstraat of anders aan de dwarsstraat uitsluitend in het bouwvlak aan de Oostenburgermiddenstraat (kavel 5). Eventuele opstelruimte wordt inpandig gerealiseerd. Een garage kan ook onder de binnenwerf worden gerealiseerd met in achtneming van de inrichtingseisen voor de binnenwerf. Eventueel zal medewerking worden verleend aan bovengrondse parkeervoorzieningen bij kavels 4 en 5, mits deze bovengrondse parkeervoorzieningen niet nadelig zijn voor de ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld doordat de gevel ter plaatse van de bovengrondse parkeervoorzieningen passend is in het totale gevelbeeld).

In de rest van het plangebied van het uitwerkingsplan zijn geen parkeervoorzieningen toegestaan. De overige parkeerplaatsen die nodig zijn kunnen worden gerealiseerd in het nog te realiseren parkeerhuis in deelgebied Dijksgracht.

3.3 Beeldkwaliteitsplan

Voor Stadsurf Oostenburg is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan is op 17 oktober 2017 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Stadsdeel Centrum. Het beeldkwaliteitsplan is een instrument voor de onafhankelijke supervisor ter bescherming van het publiek belang en de samenhang op het eiland.

In het beeldkwaliteitsplan worden de leidende principes voor de bebouwing beschreven. Samen met het bestemmingsplan en het masterplan openbare ruimte vormt het de kaders voor de ontwikkeling van Stadsurf Oostenburg. Het beeldkwaliteitsplan is opgebouwd aan de hand van de vier kernwaarden voor Stadsurf Oostenburg. Dit zijn 'Eiland', 'Levendig', 'Contrastrijk' en 'Stoer'. De kernwaarden werken op alle schaalniveau's, maar er is een hiërarchie te onderscheiden. Per thema is aangegeven welke elementen essentieel zijn en welke ter inspiratie. De criteria gekoppeld aan eiland, contrastrijke pandenstad en levendig zijn grotendeels essentieel, bij stoere gebouwen is het merendeel indicatief. Elementen die in het beeldkwaliteitsplan worden onderscheiden zijn onder andere: de kavelrichting in samenhang met de nokrichting, bouwen in de rooilijn, variatie in bouwhoogte, en de eis dat panden hoger zijn dan de breedte van het pand.

Met het beeldkwaliteitsplan is in voorliggend uitwerkingsplan rekening gehouden door planologisch relevante elementen uit het beeldkwaliteitsplan in de regels te verwerken. Aan de overige elementen wordt getoetst nadat een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen is ingediend.

Hoofdstuk 4 Juridische planbeschrijving

4.1 Algemeen

Het plan is gemaakt met behulp van Dezta en Giskit, softwarepakketten waarmee onder meer bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende regels en plantoelichting.

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het uitwerkingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planverbeelding en regels van het uitwerkingsplan. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de planverbeelding en de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in dit hoofdstuk de planverbeelding en de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) uitwerkingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en de overheid bindende deel van het uitwerkingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het uitwerkingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het uitwerkingsplan geformuleerd.

4.2 Planvorm

In het bestemmingsplan Stadsverf Oostenburg (moederplan) is door middel van uit te werken bestemmingen een uitwerkingsplicht opgenomen voor een groot deel van Oostenburg, ook voor het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan. Een uitwerkingsplicht betekent niet dat het bevoegd gezag moet meewerken aan een initiatief. Het plichtmatige heeft betrekking op het feit dat de globale regeling zoals die in het bestemmingsplan (moederplan) is opgenomen, eerst een verder uitwerking behoeft alvorens tot uitvoering van het bestemmingsplan kan worden gekomen. Binnen de planperiode worden de uit te werken bestemmingen in het bestemmingsplan uitgewerkt. Aan de plicht tot uitwerken is een bouwverbod gekoppeld zolang er geen uitwerkingsplan in procedure is. Het uitwerkingsplan moet in overeenstemming zijn met de uitwerkingsregels die zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

Voorliggende uitwerkingsplan vormt samen met het bestemmingsplan (moederplan) een planologisch regime dat, in overeenstemming met de uitwerkingsregels uit datzelfde moederplan, nieuwe ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk maakt. Op basis van het uitwerkingsplan kunnen omgevingsvergunningen voor het bouwen worden verleend.

4.3 Planverbeelding

Samen met de regels vormt de verbeelding (voor de digitalisering van de bestemmingsplannen in 2010 'plankaart' genoemd) het juridisch bindend deel van het uitwerkingsplan. De verbeelding geeft aan voor welk deel van het plangebied een bepaalde bestemming van toepassing is. Ook is gebruikt gemaakt van aanduidingen, die meer in detail en vaak specifiek voor bepaalde locaties aangeven dat aanvullende regels van toepassing zijn.



Verbeelding uitwerkingsplan VOC-kade

4.3.1 Bestemmingen

Via bestemmingsvlakken wordt aangegeven welke bestemmingen waar zijn toegestaan. Zo staat de bestemming 'Gemengd - 3' een divers gebruik toe, waaronder wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen (zie paragraaf 4.4). Dit is een zogenaamde 'enkelbestemming'. In dit uitwerkingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen de enkelbestemmingen 'Gemengd', 'Groen' en 'Verkeer - 1'. Daarnaast zijn ook zogenaamde 'dubbelbestemmingen' toegepast. Deze zijn nodig vanwege archeologie. De begrenzing van deze dubbelbestemmingen is gelijk aan de dubbelbestemmingen in het bestemmingsplan.

4.3.2 Bouwvlakken, maatvoeringen, bouwaanduidingen en figuren

Binnen de enkelbestemmingen zijn nadere aanduidingen opgenomen die voor specifieke locaties meer in detail aangeven wat ter plaatse is toegestaan. Een voorbeeld hiervan zijn de bouwvlakken in de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bouwvlakken zijn gebouwen toegestaan.

Maatvoeringen worden gebruikt om onder meer de maximale bouwhoogte van gebouwen weer te geven. Ook is door middel van specifieke aanduidingen weergegeven waar de torens zijn toegestaan en waar de monumentale Werkspoorhal zich bevindt. Voor de Werkspoorhal is daarbij uitgegaan van de orde-aanduiding die ook in het bestemmingsplan is opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding is sloop niet toegestaan en dient uit te worden gegaan van de bestaande hoogtes ten tijde van de terinzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Inmiddels is gebleken dat de orde-aanduiding uit het bestemmingsplan niet helemaal correspondeert met de daadwerkelijke positie van de Werkspoorhal. Omdat de uitwerkingsregels geen mogelijkheid bevatten om de orde-aanduiding te verplaatsen is in het voorliggende uitwerkingsplan uitgegaan van de oorspronkelijke orde-aanduiding. Om de reden is een deel van de nieuwbouw naast de Werkspoorhal voorzien van een orde-aanduiding. Deze orde-aanduiding regelt dat de bestaande goot- en bouwhoogte niet mogen worden vergroot en dat er een sloopvergunning is vereist voor het slopen van gebouwen met deze aanduiding.

Functieaanduidingen geven aan welke functie waar mogelijk is. Een voorbeeld hiervan zijn de aanduidingen parkeergarage in de bouwvlakken van de gemengde bestemming en de binnenwerf (groenbestemming) en de horeca-aanduiding in enkele bouwvlakken.

Tenslotte zijn ook enkele gevellijnen opgenomen. Deze geven aan waar de gevels van gebouwen dienen te worden gerealiseerd.

4.4 Regels en bestemmingen

4.4.1 Algemeen

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1

In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen en wordt een aantal begrippen gedefinieerd. Ook is het artikel 'Wijze van meten' opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. In ieder artikel is per bestemming bepaald welke functies zijn

toegestaan en de bijbehorende gebruiks- en bouwmogelijkheden.

Hoofdstuk 3

In hoofdstuk 3 zijn de algemene regels opgenomen, zoals de antidubbelregel, de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels, de algemene aanduidingsregels, de algemene afwijkingsregels en de algemene wijzigingsregels.

Hoofdstuk 4

Hoofdstuk 4 bevat tenslotte de overgangs- en slotregels.

4.4.2 Toelichting op de bestemmingsregels

4.4.2.1 Algemeen

Het uitwerkingsplan 'Uitwerking VOC-Kade - Stadswerf Oostenburg' is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels worden toegepast.

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer welke functies er binnen de bestemming zijn toegestaan. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en schept tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximum maten en soms ook minimum maten aangegeven.

Afwijken van de bouwregels

Het opnemen van de afwijkingsbevoegdheden is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke afwijkingsbevoegdheid passend is voor de betreffende bestemming. De te volgen procedure bij de toepassing van een afwijkingsbevoegdheid is in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vastgelegd. Het betreft een reguliere procedure. Het bevoegd gezag dient bij de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid te motiveren waarom zij afwijking aanvaardbaar vindt.

Nadere eisen

In enkele bestemmingen zijn nadere eisen opgenomen. Nadere eisen bieden de mogelijkheid om sturing te geven aan de situering en de afmeting van bouwwerken. Door in de planregels een aantal voorwaarden op te nemen waaraan kan worden getoetst, kunnen nadere eisen de mogelijkheid bieden om tot een goede afstemming te komen met de omgeving. Het is een extra instrument dat het bevoegd

gezag de mogelijkheid geeft om in een concreet geval meer sturing aan de situering en afmeting van bouwwerken te geven dan in eerste instantie door de regels mogelijk is gemaakt. Er vindt een inperking plaats van datgene wat in de planregels mogelijk is. Door het opnemen van objectieve voorwaarden waaraan moet worden getoetst, bieden de planregels voldoende rechtszekerheid voor degene aan wie de nadere eisen worden opgelegd. Door het opnemen van nadere eisen kunnen de bij de bestemmingsregels gegeven rechten legitiem worden ingeperkt, waarbij de in de nadere eisen opgenomen objectieve voorwaarden voldoende rechtszekerheid bieden. Het bevoegd gezag moet de inperking voldoende motiveren.

Specifieke gebruiksregels

De specifieke gebruiksregels geven een nadere uitwerking van de gebruiksregels in de zin van wat wel en niet is toegestaan. De gebruiksregels geven bijvoorbeeld aan tot welke oppervlakte een functie binnen een bestemming is toegestaan of hoeveel vestigingen zijn toegestaan.

Afwijken van de gebruiksregels

Het opnemen van een afwijkingsbevoegdheid is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke afwijkingsbevoegdheid passend is voor de betreffende bestemming. De te volgen procedure bij de toepassing van een afwijkingsbevoegdheid is in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vastgelegd. Het betreft een reguliere procedure. Het bevoegd gezag dient bij de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid te motiveren waarom zij afwijking aanvaardbaar vindt.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (in het navolgende: aanlegvergunningstelsel)

In de dubbelbestemmingen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. De aanlegvergunning richt zich op werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. In de aanlegvergunning is een aantal concrete werkzaamheden opgenomen. Er wordt bijvoorbeeld onder verstaan het aanleggen van voet- en fietspaden, het opsporen of winnen van delfstoffen, maar ook het dempen van aanwezige waterlopen. De concrete inhoud van de aanlegvergunning is afgestemd op de betreffende bestemming. De aanlegvergunning is opgenomen ter bescherming van archeologie. Er hoeft geen aanlegvergunning te worden aangevraagd voor werken, geen gebouwen zijnde en werkzaamheden die behoren tot het normale onderhoud, gebruik of beheer.

Wijzigingsbevoegdheid

Het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in de dubbelbestemmingen is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke wijzigingsbevoegdheden passend zijn voor de betreffende bestemming. Aan elke wijzigingsbevoegdheid die in een uitwerkingsplan is opgenomen zijn voorwaarden verbonden waaraan moet zijn voldaan. Ook bij de wijzigingsbevoegdheden is de koppeling gelegd met de voorwaarden zoals die worden toegepast bij afwijkingsmogelijkheden. De te volgen procedure bij de uitvoering van een wijzigingsbevoegdheid is in de Wro vastgelegd. De Wro verklaart in artikel 3.9a, lid 1 afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ten behoeve van de uitvoeringen van een wijzigingsbevoegdheid wordt een wijzigingsplan opgesteld. In dit wijzigingsplan wordt weergegeven hoe de voorwaarden waar aan de wijziging moet voldoen zijn toegepast.

De in het uitwerkingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden geven geen directe rechten aan belanghebbenden. Het zijn bevoegdheden die kunnen worden uitgeoefend door het bevoegd gezag. Wel is het zo dat belanghebbenden een verzoek tot wijziging kunnen indienen bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag dient zo'n verzoek te toetsen aan de voorwaarden die in het uitwerkingsplan zijn opgenomen. Daarna neemt het bevoegd gezag een gemotiveerd besluit waarin uiteen wordt gezet hoe het bevoegd gezag tot het besluit is gekomen. Het bevoegd gezag heeft geen verplichting om op een verzoek tot wijziging positief te besluiten, omdat het een bevoegdheid is die door het bevoegd gezag wordt uitgeoefend. Het bevoegd gezag dient zijn besluiten wel te motiveren.

Algemene regels

In het uitwerkingsplan zijn enkele algemene regels opgenomen. Deze algemene regels gelden voor elke bestemming die is opgenomen in de planregels.

4.4.3 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

Begrippen

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

De in het uitwerkingsplan gehanteerde begrippen zijn gelijk aan de begrippen die zijn gehanteerd in het bestemmingsplan. Alleen de begrippen die niet van toepassing zijn op dit uitwerkingsplan zijn niet opgenomen en er zijn enkele voor dit uitwerkingsplan relevante begrippen toegevoegd (zoals 'uitwerkingsplan').

Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven. De meetbepalingen zijn gelijk aan die in het bestemmingsplan.

Gemengd - 3

Deze bestemming is toegepast op de te bebouwen kavels. De bestemming maakt naast wonen, onder andere ook kantoren, horeca 3 en 4, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, culturele voorzieningen en parkeervoorzieningen mogelijk. Ook bijbehorende functies als tuinen, groenvoorzieningen en fiets- en voetpaden zijn toegestaan. Voor enkele functies gelden beperkingen c.q. aanvullende voorwaarden:

- Voor wonen geldt een minimum bvo van 29.500 m² en een maximum bvo van 44.500 m² (lid 3.5.1). Deze oppervlaktes zijn gebaseerd op de minima en maxima in het bestemmingsplan, rekening houdend met het uitwerkingsplan voor Dijkgracht (zie subparagraaf 3.2.2.2).
- Voor werkfuncties als bedrijven, kantoren, detailhandel en voorzieningen (maatschappelijke voorzieningen, sport en recreatieve voorzieningen en culturele voorzieningen) is een minimaal en maximaal totaal bvo vastgelegd (lid 3.5.2). Daarbij is detailhandel conform het bestemmingsplan alleen tot een bepaalde omvang toegestaan in de eerste bouwlaag / plint. Deze omvang is in het uitwerkingsplan vastgelegd in de algemene gebruiksregels (artikel 9.2) waarbij deze voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan geldt. Dat betekent dat er geen detailhandel in het plangebied van het uitwerkingsplan kan worden gerealiseerd als er elders al detailhandel conform het maximum bvo is gerealiseerd.
- Horeca 3 en 4 zijn conform het bestemmingsplan alleen tot een bepaalde omvang toegestaan in de eerste bouwlaag / plint. Deze omvang is in het uitwerkingsplan vastgelegd in de specifieke gebruiksregels (lid 3.5.4).
- Parkeervoorzieningen zijn in beginsel alleen in de kelder/souterrain toegestaan waar dat met een aanduiding is aangegeven. Ook hiervoor is een maximum omvang bepaald (artikel 3.5.5). Eventueel

zal door toepassing van een afwijkingsbevoegdheid (lid 3.6) medewerking worden verleend aan bovengrondse parkeervoorzieningen, mits deze bovengrondse parkeervoorzieningen niet nadelig zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.

In de bestemming zijn de volgende bouwregels aan de orde:

- Gebouwen zijn alleen toegestaan binnen een bouwvlak waarbij deze volledig mag worden bebouwd.
- Door middel van gevellijnen is aangegeven dat de gevel van een pand in bepaalde gevallen op die betreffende gevellijn dient te worden gerealiseerd.
- Conform het bestemmingsplan mag binnen de uit te werken bestemming maximaal 75.000 m² bvo worden gerealiseerd. Hier is in het uitwerkingsplan rekening mee gehouden doordat het deel dat in het plangebied van het uitwerkingsplan zal worden gerealiseerd als maximum bvo is vastgelegd.
- Ook is rekening gehouden met de bepaling dat een (sub)kavel minimaal 6 en maximaal 24 meter breed mag zijn. In het uitwerkingsplan is dat vastgelegd doordat is bepaald wat de minimale en maximale breedte van een pand is.
- De bouwhoogte mag binnen de bouwvlakken variëren van minimaal 6 meter tot maximaal 26 meter. Daarbij dient wel sprake te zijn van variatie zoals bedoeld in subparagraaf 3.2.2.1. In de rooilijnen van de VOC kade en de Oostenburgermiddenstraat dienen zodoende minimaal 3 verschillende hoogtes te worden gerealiseerd. De Werkspoorhal telt daarbij mee als één van de drie verschillende hoogtes maar de eventuele torens (zie hierna) niet.
- In het bestemmingsplan is globaal vastgelegd waar torens in het plangebied zijn toegestaan en wat de maximale omvang van deze torens bedraagt. De torens zijn in het uitwerkingsplan geconcretiseerd door middel van bouwaanduidingen op de verbeelding. In de bouwregels zijn in verband met de effecten op de omgeving minimale en maximale hoogte-, breedte- en dieptematen vastgelegd.
- De bouwhoogtes van de monumentale Werkspoorhal zijn vastgelegd door middel van een orde-aanduiding. Ter plaatse van deze orde-aanduiding is sloop niet zomaar mogelijk (artikel 11) en dient uit te worden gegaan van de bestaande hoogtes ten tijde van de ter inzage legging van het bestemmingsplan.
- Conform de uitwerkingsregels is vastgelegd dat de bouwhoogte van de eerste bouwlaag minimaal 3,5 meter bedraagt. Deze bouwhoogte wordt gemeten tussen de vloer van de eerste bouwlaag en de onderkant van de vloer van de tweede bouwlaag en is alleen van toepassing in de zones van 5 meter vanaf de gevels. Op die manier is verzekerd dat de begane grondlaag nu en in de toekomst geschikt is voor meerdere functies (in plaats van alleen wonen).
- Gebouwen mogen worden voorzien van een kelder of een souterrain tot een diepte van maximaal 4 meter ten opzichte van het peil als bedoeld in artikel 1. Deze maximale dieptemaat is opgenomen om te voorkomen dat er nadelige gevolgen voor het grondwater ontstaan. Om het straatbeeld niet te verstoren zijn in de zone van 5 meter vanaf de bestemmingsgrenzen aan de VOC-kade, de Jacob Bontiusplaats en de Oostenburgermiddenstraat geen souterrains toegestaan of kelders die uitsteken ten opzichte van het aangrenzende maaiveld (straatniveau). Op die manier worden opgetilde begane grondvloeren voorkomen aangezien deze nadelig kunnen zijn voor de mogelijkheid om de begane grondlaag nu en in de toekomst voor meerdere functies te gebruiken.
- Conform het gemeentelijk geluidbeleid en conform het bestemmingsplan dienen alle woningen te beschikken over minimaal één geluidsluwe gevel. In artikel 1 is aangegeven wat onder een geluidsluwe zijde wordt verstaan.
- In verband met de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven in de omgeving is een regeling opgenomen met betrekking tot dove gevels. In artikel 1 is aangegeven wat onder een dove gevel wordt verstaan. Het realiseren van dove gevels of vergelijkbare gevels is bij woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen verplicht gesteld indien de geluidsbelasting vanwege bedrijven op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan de grenswaarden als bedoeld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Het realiseren van dove gevels is niet nodig indien er maatregelen worden toegepast waarmee is geborgd dat de geluidsbelasting op de gevel

wordt teruggebracht tot de grenswaarden.

- In bestemmingsplannen in het centrum van Amsterdam is het gebruikelijk om bepalingen op te nemen met betrekking tot dakterrassen en ter voorkoming van open gevels en gesloten plinten. Deze regels zijn daarom ook toegepast in dit uitwerkingsplan. Daarbij is onder voorwaarden wel een uitzondering gemaakt voor collectieve fietsenstallingen aan de straatzijde.
- Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde is tenslotte ook een maximale bouwhoogte opgenomen.

Groen

Deze bestemming is toegepast op de binnenwerf bij de kavels 4 en 5. Toegestaan zijn onder andere plantsoenen, parken, pleinen en speelvoorzieningen. Ook is er de mogelijkheid om een parkeergarage in een kelder of souterrain onder de binnenwerf te realiseren. Deze parkeergarage mag in verband met het grondwater maximaal 4 meter diep zijn ten opzichte van het peil. Naast dit gebouw is nabij de hoek Jacob Bontiusplaats-Oostenburgermiddenstraat de mogelijkheid om een deel van één van de torens in dit deel van de binnenwerf te realiseren. Als er geen toren als bedoeld in artikel 3.2.6 onder a wordt gerealiseerd dan is er geen ander gebouw toegestaan, behalve de in een kelder of souterrain gelegen parkeergarage.

Verkeer - 1

De bestemming Verkeer - 1 is gegeven aan de gronden met een verkeersfunctie. Dit gebied omvat de rijwegen, de voet- en fietspaden, groenvoorzieningen en openbare ruimte. De wegen worden uitgevoerd als 30-km-per-uur gebied. Binnen de bestemming zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

Waarde - Archeologie B en Waarde - Archeologie C (dubbelbestemming)

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarden is een dubbelbestemming met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen door middel van het vereiste van een omgevingsvergunning opgenomen.

Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen. Zij gaat voor de regels van de onderliggende bestemming, wat betekent dat de bepalingen van de bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemmingen.

Deze artikelen vloeien voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wamz oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het bevoegd gezag verleent de vereiste aanlegvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de vergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het uitwerkingsplan beoogd.

Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd conform het bestemmingsplan. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal functies expliciet geregeld. Voor deze functies zijn algemene gebruiksregels nodig omdat de regels betrekking hebben op meerdere bestemmingen en in onderlinge samenhang moeten worden gezien. Zo is in de in de algemene gebruiksregels bepaald dat in het gehele plangebied van het bestemmingsplan maximaal 1.500 m² bvo detailhandel is toegestaan. Deze bepaling is afkomstig uit het bestemmingsplan. Ook is een minimum percentage ten behoeve van sociale woningbouw opgenomen (in m² bvo). Volgens de algemene gebruiksregels dient parkeren te geschieden op eigen terrein of in een gemeenschappelijke gebouwde parkeervoorziening.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen. Ook kunnen de in de regels toegestane maximale bouwhoogtes onder voorwaarden worden overschreden met ten hoogste 1 meter, mits de gemeente hier medewerking aan verleent.

Overige regels

In dit artikel is net als in het bestemmingsplan geregeld dat voor bouwwerken op gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - orde 1' een omgevingsvergunning voor sloop nodig is. Aan de omgevingsvergunning voor sloop kunnen voorschriften verbonden worden.

Overgangsrecht

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Slotregel

De slotregel tenslotte geeft de officiële benaming van dit uitwerkingsplan weer.

4.5 Digitaal raadpleegbaar plan

Het plan is gemaakt conform de artikelen in de Wro en met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee uitwerkingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende regels. Daarnaast is het voorliggende uitwerkingsplan opgesteld volgens SVBP 2012.

Op een analoge kaart worden de bestemmingen gevisualiseerd, in de digitale versie worden de bestemmingsregels direct gekoppeld aan de betreffende gronden en spreekt men over een 'digitale verbeelding' van de uitwerkingsregels.

Het uitwerkingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de regels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het plan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papier plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Hoofdstuk 5 Beleidskader

5.1 Europees beleid

5.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatische milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze Europese Kaderrichtlijn Water moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband wordt verwezen naar het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van deze richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden

5.1.2 Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien) - Valletta, 16 januari 1992 (Verdrag van Malta)

Dit is een verdrag van de Raad van Europa. Het Verdrag van Malta geeft aan dat archeologische vindplaatsen in de bodem behouden moeten blijven (behoud in situ) door het nemen van planologische maatregelen. Ontwikkelaars, planologen, stedenbouwkundigen en archeologen zullen in de plannen die zij ontwikkelen de archeologische waarden in de bodem moeten ontzien. De overheid dient ervoor zorg te dragen dat archeologische vindplaatsen op kaarten worden aangegeven zodat ze zichtbaar zijn en er bij het opstellen van bouwplannen en ruimtelijke ordeningsplannen rekening mee kan worden gehouden. Is behoud in situ niet mogelijk, dan zullen de vindplaatsen door middel van een archeologische opgraving moeten worden veiliggesteld (behoud ex situ). Ten aanzien van de financiering geldt het principe van 'de verstoorder betaalt', wat betekent dat degene die het initiatief neemt tot een bodemversturende activiteit de kosten van archeologisch (voor)onderzoek dient te vergoeden. Tevens dient de verstoorder tijd beschikbaar te stellen voor een (voor)onderzoek. Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg (verder: moederplan) is een verkennend bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in het bestemmingsplan en ook overgenomen in voorliggend uitwerkingsplan. Hierdoor is het uitwerkingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

5.2 Rijksbeleid

5.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en traden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid.

5.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het per 1 oktober 2012 en 1 juli 2017 aangevulde Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro toegevoegd. Dit artikellid is recent (1 juli 2017) gewijzigd. In artikel 3.1.6, tweede lid, van Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro luidt:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Bepaald moet worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro:

"Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Voorliggend uitwerkingsplan maakt deel uit van Stadswerf Oostenburg in het centrumgebied van Amsterdam. In het op 28 mei 2013 door de stadsdeelraad vastgestelde ruimtelijk kader, Stadswerf Oostenburg, is aangegeven dat het gebied ontwikkeld wordt tot een werk- en woongebied. Het maximale programma is vervolgens vastgelegd in het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan is de nieuwe invulling van het gebied reeds planologisch mogelijk gemaakt. Het voorliggende uitwerkingsplan geeft een nadere invulling aan deze planologische mogelijkheden. Het uitwerkingsplan heeft daarmee geen betrekking op 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro. Een verantwoording is daarmee niet nodig. Deze verantwoording heeft al plaatsgevonden in het kader van het bestemmingsplan.

5.2.3 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 is het rijksplan voor het waterbeleid. Dit Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 zijn verwerkt:

1. Hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid
2. Gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland
3. Benodigde maatregelen en ontwikkelingen
4. Beheerplannen voor de stroomgebieden
5. Beheerplannen voor de gebieden met overstromingsrisico
6. Mariene Strategie
7. Beleidsnota Noordzee
8. Functies van de rijkswateren

Voor het bestemmingsplan is indertijd een watertoets uitgevoerd, welke ook is opgenomen in dit uitwerkingsplan (zie Hoofdstuk 18). Het uitwerkingsplan is in overeenstemming met het Nationaal Waterplan.

5.3 Provinciaal beleid

5.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysische kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

5.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv) wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De verordening is een juridische doorvertaling van het beleid uit de Structuurvisie.

In de Prv is bepaald dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen zoals bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro dienen te voldoen aan regionale schriftelijke afspraken. Dit komt voort uit de ladder voor duurzame verstedelijking (zie paragraaf 5.2.2). Het voorliggende uitwerkingsplan geeft een nadere invulling van het

programma dat planologisch al mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan 'Stadsurf Oostenburg'. Het uitwerkingsplan heeft daarmee geen betrekking op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De overige bepalingen uit de Prv zijn niet relevant voor het plangebied van het uitwerkingsplan.

Het uitwerkingsplan is in overeenstemming met de Prv.

5.3.3 Provinciale woonvisie 2010 - 2020

Door Provinciale Staten is in september 2010 de provinciale woonvisie 'Goed Wonen in Noord-Holland 2010-2020' vastgesteld. In deze visie staat als doelstelling: "in 2020 beschikken de inwoners van Noord-Holland over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu". Om deze doelstelling te bereiken zijn vier Regionale Actieprogramma's (RAP's) opgesteld, waarbij de regio's nauw betrokken zijn. Het doel van de RAP's is om te komen tot regionale woningbouwprogrammering, waarbij op regionaal niveau de afstemming tussen vraag en aanbod centraal staat. Een regionaal programma biedt een robuust kader voor lokale differentiatie in woonproducten, doelgroepen en locatietypen. Als gemeenten en regio's van elkaar weten wat de plannen zijn en daar afspraken over maken, kunnen unieke lokale kansen beter benut worden, zonder dat er ongewenste concurrentie ontstaat.

De Provinciale Woonvisie bestrijkt een periode van 10 jaar. Binnen deze periode is twee keer een ronde van RAP's doorlopen. Elke ronde beslaat vijf jaar, met halverwege een evaluatie. De onderwerpen waarover in de RAP's afspraken worden gemaakt, worden afgeleid van de speerpunten uit de Provinciale Woonvisie.

SPEERPUNTEN PROVINCIALE WOONVISIE 2010-2012

1. Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor de doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning.
2. Verbeteren van de mate waarin woonvoorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners.
3. Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving

Bron: Plan van Aanpak RAP's Wonen, Gedeputeerde Staten, november 2010

Voor de regio Amsterdam zijn de onderwerpen uitgewerkt in het RAP Stadsregio Amsterdam, waarbij het actieprogramma van de eerste ronde (2011-2014) inmiddels voltooid is. Voor de resterende periode is ook een RAP opgesteld maar deze is nog niet afgerond.

5.3.4 Watervisie 2021

De Watervisie 2021 'Buiten de oevers' zoekt koppeling van wateropgaven met ruimte, economie en natuur. Zowel op de korte termijn (tot 2021) als op de langere termijn (tot 2040) worden doelen gesteld. Zo worden doelen gesteld om de waterveiligheid te garanderen, rampen te beheersen, de ruimtelijke kwaliteit te borgen bij kust- en dijkversterkingen, en de waterkwaliteit te behouden en waar nodig te verbeteren. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. In Hoofdstuk 18 wordt nader ingegaan op het water als zodanig.

5.4 Regionaal beleid

5.4.1 Algemeen

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

5.4.2 Beleid

5.4.2.1 Plabeka

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Plabeka wil duidelijk maken welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen binnen de kantoren en bedrijvenmarkt noodzakelijk zijn om de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam te versterken. Sinds de start is het platform erin geslaagd om 75% van de bouwplannen voor nieuwe kantoren te schrappen of te faseren. Daarnaast is door sloop en herontwikkeling 1,5 miljoen m² aan bestaande kantoorruimte verdwenen. Zo zijn alleen al in Amsterdam ongeveer 45 voormalige kantoorpanden getransformeerd naar hotels. Voor bedrijventerreinen is 30% van de planvoorraad geschrapt en krijgt de kwaliteitsverbetering steeds meer vorm.

In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen, verouderde bedrijventerreinen te herstructureren en bestaande kantoren te herontwikkelen tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Uit de meeste recente monitor (Plabeka monitor 2015-2016) blijkt dat in 2015 voor het eerst weer een groei in het netto kantoorgebruik plaatsvond. Dit komt onder andere door een groei in Amsterdam (+ 93.000 m²).

Op 23 juni 2017 is de Uitvoeringsstrategie "Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017-2030; Plabeka 3.0" vastgesteld. Dit is de derde Uitvoeringsstrategie Plabeka (US 3.0). In de eerste twee uitvoeringstrategieën lag het accent op het formuleren van een gezamenlijk kwantitatief kader (plafond), het terugdringen van de bijzonder hoge leegstand en schrappen van plannen voor kantoren en bedrijventerreinen. De regionale samenwerking is hierin succesvol geweest. Maar de markten voor kantoren en bedrijventerreinen zijn – naar het zich laat aanzien – zowel kwalitatief als kwantitatief structureel van karakter veranderd en de MRA wordt in positieve zin geconfronteerd met een grote ruimtedruk in de kern en grotere onderlinge verschillen in banengroei. Tezamen met de opgaven op het vlak van werken en wonen in de MRA Agenda is dat aanleiding geweest voor het PRES om in december 2015 opdracht te geven aan Plabeka om te komen tot deze nieuwe uitvoeringsstrategie met 2030 als tijdshorizon.

Het economische vooruitzicht voor de MRA is verschillend per gebied: De werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. Er ontstaat kwalitatief – mede

onder invloed van schaalverkleining in het bedrijfsleven, digitalisering en verduurzaming - een toenemende populariteit van meer gemengde multifunctionele gebieden: centrumgebieden, gemengde woon-werklocaties, knooppuntlocaties en third places als koffeergelegenheden en dergelijke – in vergelijking tot traditionele, meer monofunctionele en op functiescheiding gerichte formele werklocaties (bedrijventerreinen en formele kantorenlocaties).

Gesignaleerd is dat de groei van de MRA en van Amsterdam in het bijzonder, onder andere in relatie tot de Brexit, wel eens tot extra kantorenvraag zou kunnen leiden. De marktvraag ziet er voor de korte termijn namelijk bijzonder gunstig uit. Afsproken is de marktvraag leidend te laten zijn en deze goed te monitoren, zodat tijdig gesignaleerd wordt of er eventuele tekorten in specifieke segmenten dreigen. Amsterdam heeft overigens nog een groot planvolume (0,8 mln. m²) dat met deze US3.0 al regionaal is afgestemd.

5.4.2.2 Actieprogramma regionale woningmarkt

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie NoordMeugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit. De woningen op Stadswerf Oostenburg maken volgens de website plancapaciteit.nl met 940 woningen onderdeel uit van de beschikbare plancapaciteit. Het voorliggende uitwerkingsplan maakt de vergunningverlening van een deel van de beoogde plancapaciteit mogelijk.

5.4.2.3 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren.

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis -op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen.

Het voorliggende plan is in overeenstemming met het detailhandelsbeleid. De bewoners van Stadswerf Oostenburg kunnen voor hun dagelijkse boodschappen terecht in de winkels aan de Czaar Peterstraat, Sarphatistraat en Borneokade. Het uitwerkingsplan Uitwerking VOC-Kade - Stadswerf Oostenburg

maakt in beperkte mate kleine winkels mogelijk (150 m² per vestiging), mits het totaal op Stadswerf Oostenburg niet meer dan 1.500 m² detailhandel bedraagt.

5.4.2.4 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. In Hoofdstuk 8 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

De doelen van de stadsregio zijn in de 'Regionale Agenda 2014-2018' vastgesteld door de Regioraad op 9 december 2014. In het 'Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2017' laat de Stadsregio Amsterdam zien met welke programma's en projecten zij in 2017 haar doelen wil bereiken en welke bedragen daarmee zijn gemoeid.

5.4.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) van december 2006 is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te hebben gesaneerd. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. In Hoofdstuk 10 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

5.5 Gemeentelijk beleid

5.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Intensivering en transformatie bedrijventerrein

Stadswerf Oostenburg is in de Structuurvisie beschouwd als een binnenstedelijk bedrijventerrein. In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de binnenstedelijke bedrijventerreinen een cruciale rol in de stad

vervullen. Hoe belangrijk deze terreinen momenteel zijn voor het functioneren van de stad blijkt uit de beperkte leegstand van drie procent. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen kan in 2040 wel met een kleiner oppervlak toe dan nu, omdat de grond intensiever benut kan worden. Op deze terreinen zijn nu veel kleine bedrijven gevestigd. De terreinen functioneren uitstekend, de leegstand is er laag. De terreinen liggen in of nabij het centrum van de stad en zijn in potentie aantrekkelijke locaties om te wonen. Deze terreinen kunnen transformeren tot een nieuw milieutype: 'werk-woongebied'. Uitgangspunt is dat 50% van het terreinoppervlak van elk gebied bestemd blijft voor grote bedrijven. De andere helft van het terrein kan dan worden gebruikt voor woningbouw en voor kleinschalige voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. Voor zware milieuhinderlijke bedrijven moet een alternatieve locatie gevonden worden. Oostenburg is in de Structuurvisie expliciet benoemd als binnenstedelijk bedrijventerrein dat in aanmerking komt voor transformatie naar werk-woongebied. In het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is deze transformatie planologisch mogelijk gemaakt doordat op een aantal locaties woningen met bijbehorende voorzieningen zijn toegestaan. Werkfuncties zoals INIT en de Van Gendthallen blijven behouden.

Behoeftte aan woonruimte

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. Om variatie en creativiteit in de stad te behouden en monotone woonwijken te vermijden, moet worden gezocht naar instrumenten voor een meer flexibele productie. Diversiteit en een gemengde bevolking zijn belangrijke aantrekkingsfactoren van Amsterdam. Er is veel vraag naar kwalitatief goede en voldoende ruime woningen, maar deze moeten voor een belangrijk deel betaalbaar blijven.

Hoogbouw

De grachtengordel is op de werelderfgoedlijst van UNESCO geplaatst. In de Structuurvisie is hier rekening mee gehouden doordat er beschermende regels zijn opgenomen ten aanzien van het toestaan van (middel)hoogbouw in en rondom het UNESCO-gebied. Onder hoogbouw wordt bebouwing verstaan die hoger dan 30 meter is of gebouwen die tweemaal de hoogte hebben ten opzichte van hun omgeving. Het plangebied van het uitwerkingsplan is gelegen in de 2 kilometerzone rondom het UNESCO-gebied. Hoogbouwplannen die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast. In de praktijk komt het er op neer dat vanuit het UNESCO-gebied een dergelijk gebouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing.

Voor hoogbouw in de 2 kilometerzone geldt dat een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht is waarbij in ieder geval in dient te worden gegaan op de (stads)landschappelijke effecten op gebieden die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid op afstand en de inpassing in de bestaande structuur. De impact op afstand en in belangrijke zichtlijnen en assen worden zichtbaar gemaakt aan de hand van ingetekend relevant fotomateriaal. Met de rapportage moet worden aangetoond dat het hoogbouwplan acceptabel en verantwoord is. In het kader van zowel het bestemmingsplan als het uitwerkingsplan is een HER uitgevoerd (zie Hoofdstuk 13).

Conclusie

Het uitwerkingsplan geeft invulling aan de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte transformatie van

Stadswerf Oostenburg naar een werk-woongebied. In het uitwerkingsplan wordt uitgegaan van wonen maar ook van werkfuncties. Het uitwerkingsplan geeft daarmee invulling aan de Structuurvisie Amsterdam 2040.

5.5.2 Kantorenstrategie

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantooruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantooruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantooralocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar.

De volgende voorstellen zijn opgenomen in de Kantorenstrategie 2017:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst, te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Marineterrein, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantooralocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is als gevolg van de dalende leegstandscijfers. Na 2020 wordt ingezet op nieuwe planvoorraad voor gebieden als Schinkelkwartier, Schipholkerncorridor (samen met de regio, buurgemeenten en provincie), uitbreiding van de Zuidas aan de westkant onder en boven de A10, Arenapoort, Sloterdijk, noordelijke IJ-oever/ Hamerkwartier, kansen verdichting Overamstel/ A2/ Joan Muijskenweg en A9/ Gaasperdam. Het gaat niet om monofunctionele kantoortontwikkelingen maar om gemengde woon-werkgebieden (uitzondering: Overamstel). Samen met de regio, de buurgemeenten, stadsdeel Oost en Zuidoost wordt het gebied rond station Duivendrecht verkend.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en Kbuurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag. Een uitstekende bereikbaarheid en goede connectiviteit met de stad zijn daarbij voorwaarden. Het gaat om ca. 10% van het te bebouwen volume voor niet-wonen functies/ voorzieningen. Dit wordt in het bestemmingsplan opgenomen.

In het bestemmingsplan en ook in het voorliggende uitwerkingsplan worden naast bedrijven, voorzieningen en creatieve industrie, voor een deel ook kantoren toegestaan. Het voorliggende uitwerkingsplan maakt maximaal 12.000 m² mogelijk binnen het plangebied van het uitwerkingsplan. Voorliggend uitwerkingsplan is in overeenstemming met de kantorenstrategie aangezien deze tot 2020 uitbreidingsmogelijkheden voor Oostenburg biedt.

5.5.3 Energiestrategie 2040

In de Energiestrategie 2040 staat beschreven hoe het doel voor 2025 (40% CO2 reductie t.o.v. 1990) kan worden bereikt. De aanpak ligt in de 'trias energetica' (3 stappen). Er zal vooral veel bespaard moeten worden in de bestaande gebouwde omgeving (stap 1). Ook zal duurzame energie moeten worden opgewekt: zonne-energie, windenergie, biomassa (stap 2). Ten slotte moet de warmte- en koudevraag duurzaam worden ingevuld, via bijvoorbeeld stadswarmte, warmte/koude opslag in de bodem, of elektriciteit (stap 3). Ook moet de mobiliteit worden aangepakt.

In de stedelijke omgeving biedt een gebiedsgerichte aanpak kansen: gezamenlijke opwekken van duurzame energie, slimme infrastructuur voor elektriciteit en warmte (smart grid), tijdelijke opslag van energie om pieken en dalen te managen. In een gezamenlijke aanpak kan de mobiliteit slimmer worden opgelost en bijvoorbeeld energie, collectief verantwoord worden ingekocht. De noodzaak van de energietransitie biedt veel kansen voor het bedrijfsleven om te innoveren. Het leidt tot een prettig, hoogwaardig leefklimaat, met beheersbare energielasten. In de stad van de toekomst voorzien bewoners en ondernemers zelf in hun energievraag.

Vanaf 1 januari 2021 moeten alle nieuwe gebouwen in Nederland bijna energieneutrale gebouwen (BENG) zijn. In Amsterdam heeft de gemeenteraad besloten dat al vanaf 2015 'klimaatneutraal bouwen' verplicht is. Bij 'klimaatneutraal bouwen' zijn er geen fossiele brandstoffen nodig voor het gebouwgebonden energiegebruik (inkopen van 'groene' elektriciteit of gas is niet toegestaan).

Voor een gebied als Stadswerf Oostenburg, dat gefaseerd ontwikkeld wordt, wordt aanbevolen om vanaf het begin toe te werken naar een gebied dat zelf in zijn energie kan voorzien, of nog mooier: energie kan leveren. Hierdoor zal een gebied ontstaan, waarbij het vastgoed steeds meer waard wordt, naarmate de energieprijzen stijgen. Bovendien levert het investeren in energie een eigen geldstroom op, waar winst uit te halen valt. Om dit te bereiken, zal gezocht moeten worden naar nieuwe manieren van samenwerken en nieuwe verdienmodellen. Het uitwerkingsplan maakt diverse stroomvoorzieningen mogelijk, zoals ondergrondse voorzieningen ten behoeve van warmte- en koudeopslag.

5.5.4 Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van de Nota Parkeernormen is dat bewoners en werknemers bij nieuwbouw geen parkeervergunning krijgen. Parkeerplekken komen in of onder het nieuwe gebouw, of worden gereserveerd in bestaande, nabijgelegen parkeergarages. De nota zorgt voor eenduidige parkeernormen in de hele stad, welke aansluiten bij het feitelijke autobezit.

Amsterdam is opgedeeld in A, B en C gebieden, vergelijkbaar met het oude ABC beleid. Per gebied gelden verschillende parkeernormen. Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan is aangewezen als B-locatie. Dergelijke locaties hebben goed openbaar vervoer maar liggen verder van intercystations af dan A-locaties. Voor B-locaties gelden de volgende parkeernormen:

- Vrije sector woningen tot 30 m²: bandbreedte: minimaal 0,1 tot maximaal 1 pp per woning op eigen terrein;
- Vrije sector woningen tussen 30-60 m² : bandbreedte: minimaal 0,3 tot maximaal 1 pp per woning op eigen terrein;
- Vrije sector woningen groter dan 60 m² : bandbreedte: minimaal 0,6 tot maximaal 1 pp per woning op eigen terrein;
- Sociale huurwoningen: geen minimale parkeernorm: bandbreedte: 0 tot maximaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein;
- Kantoren: maximaal 1 pp per 125 m² BVO.

Voor voorzieningen wordt gebruik gemaakt van actuele (landelijke) kencijfers van CROW. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

Afwijken van parkeernormen is onder voorwaarden mogelijk, bijvoorbeeld als het fysiek onmogelijk is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren. Per geval wordt afgewogen of het afwijken aanvaardbaar is en hoe e.a.a. eventueel kan worden gecompenseerd.

Op Stadswerf Oostenburg zullen diverse woningen worden gerealiseerd. Parkeren vindt plaats in een parkeervoorziening bij kavels 4 en 5 dan wel in het parkeehuis in het deelgebied Dijkgracht. Het aantal parkeerplaatsen zal ten opzichte van het aantal woningen neerkomen op een norm van maximaal 0,5 parkeerplaats per woning. Toekomstige bewoners kunnen in de toekomst geen parkeervergunning krijgen voor parkeren op straat. In Hoofdstuk 8 wordt hier verder op ingegaan.

5.5.5 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de metropool

De basis van het Amsterdamse woonbeleid wordt gevormd door de Woonvisie Amsterdam tot 2020 (vastgesteld door B&W op 30 oktober 2008) en de afspraken met de belangrijkste spelers op het gebied van wonen. Deze afspraken zijn vastgelegd in Bouwen aan de Stad II.

In de woonvisie wordt Amsterdam gezien in zijn regionale context. De ambities per woningmarktgebied wordt geanalyseerd en de knelpunten geïnventariseerd. Vervolgens worden keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad en een Zorgzame Stad zijn. In de woonvisie wordt een balans gevonden tussen al deze ambities.

Volgens de woonvisie zal Amsterdam zich richten op de volgende prioriteiten:

- de toegankelijkheid van gebieden met een grote marktdruk voor lage en midden inkomens;
- meer aanbod in het middensegment;
- een stad voor kinderen;
- specifiek bouwen voor specifieke groepen;
- gebiedsgericht werken in de stad.

Het voorliggende plangebied ligt in 'Gebied 1 - Centraal stedelijke zone'. De centraal stedelijke zone vormt het centrum van de hele Metropool Amsterdam. Voor deze zone is een aantal speerpunten omschreven. Zo zal gestreefd worden naar het behoud van het gemengde milieu, het creëren van een aanbod in het middensegment, een hoogstedelijk woonmilieu is het uitgangspunt bij nieuwbouw, het toevoegen van ouderenwoningen in zowel nieuwbouw als in bestaande bouw. Dit betekent dat in de centrale stedelijke zone bij nieuwbouw vooral ingezet wordt op betaalbare huurwoningen en woningen (appartementen) in het middensegment. Op toplocaties is ruimte voor het hogere segment.

Volgens de woonvisie mag het aandeel sociale nieuwbouw afhankelijk zijn van de locatie. Op grote uitbreidingslocaties, zoals IJburg, is een percentage van 30% uit oogpunt van differentiatie de norm.

In de regels van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is opgenomen dat minimaal 20% van het totaal te realiseren woonprogramma (in m² bvo) in het gehele plangebied, moet worden gerealiseerd in de sociale huursector. Deze regel is overgenomen in voorliggend uitwerkingsplan, wat overigens niet betekent dat 20% van de woningen in het uitwerkingsplan tot de sociale sector dient te behoren (aangezien het percentage betrekking heeft op het gehele plangebied van het bestemmingsplan).

In de anterieure overeenkomsten die met de drie eigenaren in het plangebied ten behoeve van het kostenverhaal zijn gesloten, is aanvullend een regeling opgenomen met betrekking tot het segment middeldure huur, namelijk dat minimaal 6% van het bvo wonen in dit segment wordt gerealiseerd. Dit komt overeen met 6% van het aantal woningen.

Het uitwerkingsplan is in overeenstemming met de Woonvisie Amsterdam 2020.

5.5.6 Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het oog op de gewenste functiemenging in het centrum zijn in heel het plangebied van Stadsurf Oostenburg beperkt kleine winkels mogelijk (150 m² per vestiging met een totaal maximum van 1.500 m²). Door de beoogde ontwikkelingen neemt het aantal bewoners en andere gebruikers van het gebied toe. Deze mensen kunnen met name in de nabijgelegen Czaar Peterstraat hun (dagelijkse) boodschappen doen.

Het bestemmingsplan en het uitwerkingsplan voldoen aan het gemeentelijke detailhandelsbeleid. Opgemerkt wordt dat de gemeente momenteel nieuw detailhandelsbeleid voor de periode 2018-2022 in voorbereiding heeft.

5.5.7 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. uitgebreid gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met het rioleringsplan voldoet de gemeente aan de verplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

5.5.8 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

5.5.9 Archeologiebeleid Amsterdam

Op grond van het Verdrag van Malta en de Erfgoedwet dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan een nadere waardestelling van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een (verkennd) bureauonderzoek plaats te vinden. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

De vrijstellingsdrempels voor archeologisch vervolgonderzoek berusten op een combinatie van de specifieke cultuurhistorische/archeologische waarden, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepten van de bodemingreep. Hoe hoger de archeologische verwachting, des te kleiner een gebied is waaraan een vergunning is gekoppeld. In Hoofdstuk 12 wordt op dit aspect nader ingegaan.

5.5.10 Erfgoedspiegel van de stad; visie op het erfgoed van Amsterdam

In de beleidsnota 'Erfgoedspiegel van de stad; visie op het erfgoed van Amsterdam, november 2011, komt het verankeren van cultuurhistorische waarden in ruimtelijke plannen aan bod. Cultuurhistorische waarden kunnen worden vastgelegd op het niveau van het object, het ensemble en het stedenbouwkundig ontwerp. In voorliggend uitwerkingsplan zijn de cultuurhistorische waarden vastgelegd op het niveau van het object doordat er een orde-aanduiding is toegepast bij de als gemeentelijk monument aangewezen Werkspoorhallen.

Hoofdstuk 6 Milieu-effectrapportage

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer (Wm). Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Het voorliggende uitwerkingsplan is een uitwerking van bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg en dient in samenhang te worden gezien met de rest van het plangebied van het bestemmingsplan. De totale mogelijkheden van de uitwerkingsplannen samen voorziet in de transformatie van een bedrijventerrein in een werk- en woongebied met bijbehorende voorzieningen. Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Wel kan de (her)ontwikkeling worden gezien als de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden echter ruimschoots onderschreden. Op basis daarvan geldt er geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan. Hierbij wordt het volgende overwogen:

- a. kenmerken van het project (waaronder omvang, verontreiniging en hinderrisico van ongevallen);
- b. de plaats van de activiteit (in relatie tot de kwetsbaarheid van het milieu);
- c. de kenmerken van het potentiële effect (waaronder het bereik, de orde grootte en waarschijnlijkheid van het effect).

De voorgenomen herontwikkeling is in 2012 het kader van het bestemmingsplan door DPA Cauberg-Huygen beoordeeld op deze aspecten door middel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het onderzoek dat destijds is gedaan is toegelicht dat het herbestemmen van de bedrijfsfunctie in combinatie met het toevoegen van een woonfunctie binnen het plangebied (en ook daarbuiten) tot minder milieuhinder en minder nadelige effecten leidt voor de omgeving. Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten is geconcludeerd dat in dit geval geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Een m.e.r. (-beoordeling) wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. In het kader van de uitwerkingsplannen is een actualisatie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (zie bijlage 1) Deze actualisatie leidt tot dezelfde conclusie als die uit 2012.

Hoofdstuk 7 Milieuzonering

7.1 Algemeen

In hoofdstuk 7 van het bestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op de normstelling, het beleid en de toepassing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De relevante onderdelen van dat hoofdstuk zijn kortheidshalve opgenomen in de bijlage van deze toelichting (zie bijlage 2). In het voorliggende hoofdstuk wordt ingegaan op de stadsdeelwerf en het spooreplacement in relatie tot nieuwe woningen.

7.2 Stadsdeelwerf

Op het perceel Jacob Bontiusplaats 9-11, in het INIT (Czaar Petergebouw), bevindt zich de stadsdeelwerf voor de binnenstad (reiniging binnenstad) in de onderbouw, bestaande uit twee bouwlagen. Naast kantoorfaciliteiten bestaat de desbetreffende werf uit een werk- en wasplaats, stalling voor voertuigen, inpandige op- en overslag van afvalstoffen, zout en hulpstoffen. De afvalstoffen die binnen de inrichting worden overgeslagen worden aangevoerd met klein materieel (veegwagens ed.) en worden na kortstondige opslag in containers van 20 m² weer afgevoerd naar een erkend be- of verwerker. De gehele werf is inpandig en de toegang tot de inrichting bevindt zich aan de noordwestzijde van het INIT-gebouw. De werf wordt overdag en 's avonds gebruikt voor het wagenpark dat noodzakelijk is voor de reiniging van het stadsdeel. De bereikbaarheid van de werf is van groot belang voor de bedrijfsvoering. Dit geldt voor vrijwel alle uren van de dag. De bedrijfsactiviteiten vinden plaats van 06.00 uur tot 23.00 uur in de week. (In de nacht kunnen ook activiteiten voorkomen, winterdienst en evenementenschoonmaak). De stadsdeelwerf is in het bestemmingsplan expliciet mogelijk gemaakt binnen de bestemming 'Gemengd - 1'. Bij de realisatie van nieuwe woningen dient er voldoende rekening te worden gehouden met de bedrijfsvoering van de stadsdeelwerf. Dit is met name van belang voor wat betreft de aspecten geluid en geur.

7.2.1 Geluid

Er is door DPA Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische situatie met betrekking tot het INIT-gebouw/stadsdeelwerf. Het rapport "Oostenburg Amsterdam; Akoestisch onderzoek INIT" (29 november 2017, referentie 02078-16729-22).

Om te bepalen of er sprake is van een verantwoord woon- en leefmilieu is in het onderzoek gekeken naar het Activiteitenbesluit. Vanwege de gebiedskenmerken (levendige stadse wijk) wordt het verantwoord geacht om voor de dag- als ook de avondperiode de in het Activiteitenbesluit gestelde normering voor het langtijdgemiddeld niveau te verhogen met 5 dB(A). Voor de nachtperiode is aansluiting op de normering van het Activiteitenbesluit gewenst. Immers is een relatief stille nachtperiode ook binnenstedelijk een pré.

Door toetsing aan langtijdgemiddeld niveau geluidgrenswaarden voor respectievelijk de dag- avond- en nachtperiode van 55, 50 en 40 dB(A) en voor piekniveaus van 70,65 en 60 dB(A), wordt een verantwoord woon- en leefklimaat gerealiseerd.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidgrenswaarden voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de avondperiode met maximaal 4 dB(A) en in de nachtperiode met maximaal 13 dB(A) wordt overschreden.

De maximale geluidsniveaus worden niet overschreden.

Om te voldoen aan de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn volgens het onderzoek de volgende

maatregelen nodig:

- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 15 dB(A) op de verwarming.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 25 dB(A) op de koelaggregaten.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 20 dB(A) op de ronde afzuiging 2 aan de zuidzijde.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 5 dB(A) op de ronde afzuiging aan de zuidoost zijde.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 3 dB(A) op vijf kleine schoorsteen type I .
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 5 dB(A) op de kleine schoorsteen type I en II aan de zuidwest zijde.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 10 dB(A) op groep I koelingen ZO.
- Toepassing van geluiddempende uitblaasroosters van 12 dB(A) op de condensorunit.
- Omkeren van de uitblaasrichting van het westelijke (kop) rooster van de luchtbehandelingskast.

Verdere reductie van de geluidsuitstraling is niet of nauwelijks uitvoerbaar. Met toepassing van deze maatregelen wordt voldaan aan de gestelde geluidgrenswaarden voor de dag- avond- en nachtperiode van respectievelijk 55, 50 en 40 dB(A).

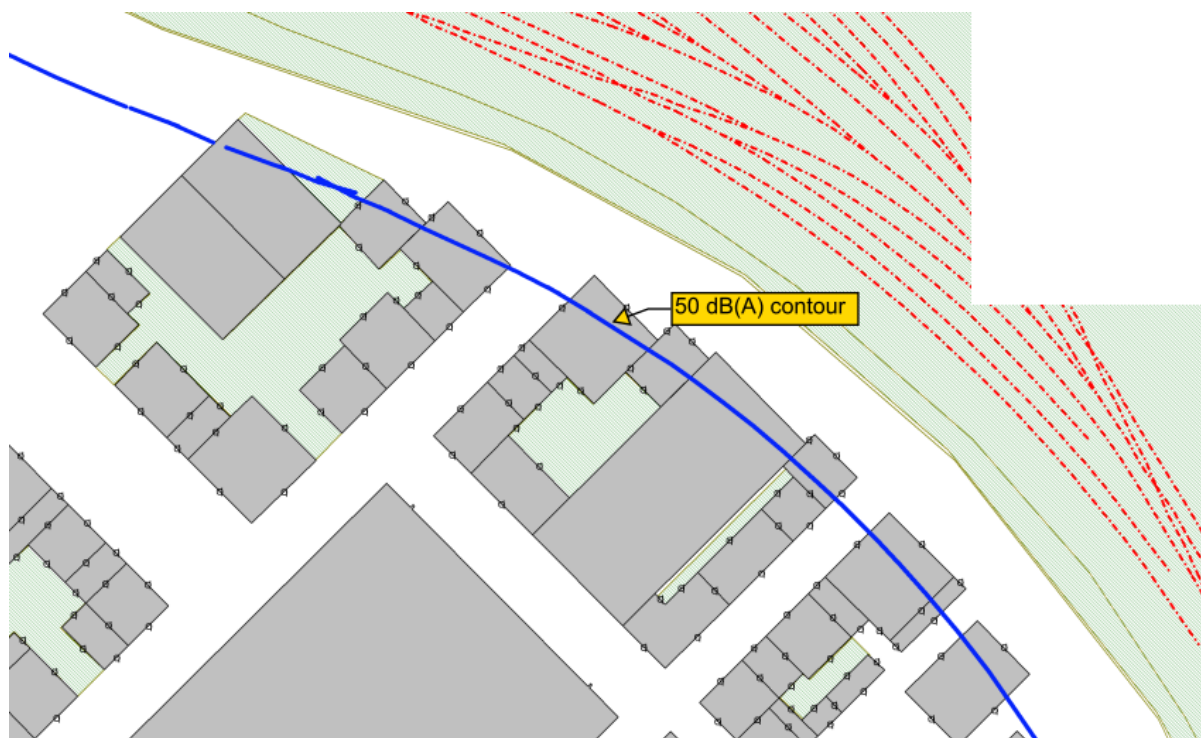
Door toepassing van de maatregelen is sprake van een verantwoord woon- en leefklimaat. De maatregelen zijn uitvoerbaar. Voor de uitvoering van de maatregelen zijn budgetten beschikbaar.

7.2.2 Geur

In het kader van het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg is aangetoond dat de geurbelasting buiten de grenzen van de inrichting ruimschoots lager ligt dan de richtwaarde voor een acceptabel geurhinder niveau (zie bijlage 3). Ook blijkt dat de stadsdeelurf vanuit het oogpunt van geurbelasting niet wordt aangetast in haar rechten door de geplande woningbouw die mogelijk werd gemaakt via de uit te werken bestemmingen. De conclusie is dan ook dat vanuit het aspect geurbelasting geen belemmeringen voor de geplande woningbouw zijn te verwachten.

7.3 Spooreplacement

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich het spooreplacement Dijkgracht. Het emplacement valt onder de Wet Milieubeheer en op 10 juli 2002 is voor de bedrijfsactiviteiten op het emplacement een (revisie) milieuvergunning verleend. Het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunning is 'Rapport C.99.0094.B', d.d. 1 december 2000 van DGMR. Uit het onderzoek is gebleken dat de 50 dB(A) contour zich op 50 meter afstand van het emplacement bevindt (zie de navolgende afbeelding).



50 dB(A) contour spooreplacement

De 50 dB(A)-contour bevindt zich buiten het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan zodat het emplacement op voorhand geen gevolgen heeft voor de toekomstige woningen in het plangebied. Bovendien is het emplacement al langere tijd niet meer in gebruik conform de vergunnings situatie. Er vinden veel minder activiteiten plaats. Nadere informatie van ProRail leert dat het emplacement in de naaste toekomst geen emplacementfunctie meer heeft. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor zal op deze locatie een fly-over worden gerealiseerd. Een tracé- besluit hierover is in voorbereiding. Hierdoor vervalt de functie rangeerterrein en dus ook de geluidinvloed ervan.

7.4 Conclusie

In verband met de bedrijfsactiviteiten van de stadsdeelwerf en het spooreplacement is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijk hinder. In verband met mogelijke geluidhinder vanwege INIT zijn maatregelen voorgesteld om aan geluidsreductie vanuit het INIT-gebouw te realiseren, waarmee een verantwoord woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd. Deze maatregelen zullen worden uitgevoerd. Het spooreplacement heeft geen invloed op de woningbouw.

Hoofdstuk 8 Verkeer en parkeren

8.1 Autoverkeer

Het gebied Stadswerf Oostenburg ligt in het centrum van Amsterdam en is daarmee kwetsbaar in de ontsluiting voor (auto)verkeer. Het verkeer wordt in de huidige situatie ontsloten via de noordoostzijde van het plangebied. De verkeersstromen die worden gegenereerd als gevolg van het te herontwikkelen gebied moeten worden afgewikkeld via wegen buiten het plangebied. Om inzicht te krijgen in de te verwachten verkeerskundige consequenties van de herontwikkeling is in het kader van het bestemmingsplan een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek is in het kader van de uitwerkingsplannen geactualiseerd (zie ook paragraaf 8.5).

De Oostenburgermiddenstraat, aan de oostzijde van het plangebied van dit uitwerkingsplan, wordt de belangrijkste ontsluitingsweg in het plangebied Stadswerf Oostenburg. Al het autoverkeer zal gebruik maken van deze route, waarmee zoekverkeer wordt voorkomen. De overige openbare ruimte wordt autoluw ingericht. Voor de wegen in het gehele gebied geldt een maximum snelheid van 30 km per uur.

Voor hulp- en nooddiensten voorziet de brug over de Oostenburgerdwarsvaart in een tweede ontsluiting van het gebied. Voor ander autoverkeer is deze brug niet toegankelijk.

8.2 Openbaar vervoer

De richtlijnen geven aan dat de loopafstand tot een halte voor stadstrams, binnen een straal van 450 meter hemelsbreed zou moeten liggen. Als dit het geval is, wordt de aansluiting op het openbaar vervoer in Amsterdam als goed gekwalificeerd. Het plangebied ligt gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer (trams 10 en 26) en voldoet aan de richtlijn van 450 meter.

8.3 Langzaam verkeer

Het langzaam verkeer (bromfietzers, fietsers en voetgangers) heeft drie ontsluitingsroutes op de bestaande infrastructuur. De eerste is via de Dijksgracht aan de noordkant van Stadswerf Oostenburg, de tweede via de Oostenburgervoorstraat aan de zuidkant en de derde via de Rumphiusstraat aan de oostzijde. Hiermee zijn voldoende ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer.

Fietsers en bromfietzers maken gebruik van de rijbaan. Een nieuwe brug over de Oostenburgervaart verbindt het gebied met het zuidelijk deel van de Czaar Peterbuurt. Ook zal een fiets/voetpad langs het spoor/Dijksgracht worden aangelegd. Deze nieuwe langzaamverkeerroutes vallen buiten het bestemmingsplangebied van Stadswerf Oostenburg en dus ook buiten het voorliggende uitwerkingsplangebied.

8.4 Parkeren

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer in de stad terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Parkeernormen

Het beleid ten aanzien van parkeernormen is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto. In deze nota is opgenomen dat de norm voor woningen maximaal 1 parkeerplaats per woning bedraagt. De minimum

parkeernorm is afhankelijk van het type woning. Voor kantoren geldt dat per 125 m² aan kantoren en één parkeerplaats vereist is. Voor voorzieningen geldt maatwerk.

Parkeren ten behoeve van het plangebied wordt mogelijk gemaakt in een gebouwde parkeervoorziening ter plaatse van kavels 4 en 5 en in het parkeerhuis in deelgebied Dijksgracht. Op die manier kan voldoende parkeergelegenheid worden geboden voor een woon-werkgebied in het centrum van Amsterdam.

In totaal mag het aantal parkeerplaatsen in Stadswerf Oostenburg niet hoger zijn dan 1 x aantal woningen en 1 parkeerplaats per 125 m² bvo kantoren. In het uitwerkingsplan zal maximaal 3.100 m² aan parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Dit is ook in de regels vastgelegd.

In de regels van het uitwerkingsplan is verder een koppeling gelegd met de gemeentelijke parkeernormen als voorwaarde voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Hiermee is geborgd dat aan de vereiste ten aanzien van parkeren wordt voldaan.

8.5 Verkeersonderzoek

Opzet verkeersonderzoek

In het kader van het bestemmingsplan 'Stadswerf Oostenburg' is een verkeersonderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te krijgen wat de verkeersgevolgen zijn van de herontwikkeling. Dat onderzoek is uitgevoerd met behulp van het destijds vigerende verkeersmodel van de gemeente (GenMod). Sinds april 2015 beschikt de gemeente over een nieuw verkeersmodel (VMA). Om aan te tonen dat de herontwikkeling van Stadswerf Oostenburg geen knelpunten in het omliggende gebied oplevert is door Goudappel Coffeng een nieuwe verkeersanalyse uitgevoerd aan de hand van het VMA, daarbij rekening houdend met het maximale programma volgens het vastgestelde bestemmingsplan (d.d. 29 mei 2017, zie bijlage 4).

In de verkeersanalyse heeft Goudappel Coffeng BV drie situaties in beeld gebracht:

- De huidige situatie (2016)
- De autonome situatie (2030): hiermee worden de toekomstige intensiteiten in het verkeersmodel bedoeld, waarin een realistische ontwikkeling van de stad (inclusief het plangebied) is meegenomen zonder de beoogde herontwikkeling van Stadswerf Oostenburg.
- De plansituatie (2030): dit is een beschrijving van de verkeerseffecten naar aanleiding van de beoogde herontwikkeling.

Kruispunten zijn maatgevend als het gaat om de verkeersafwikkeling in stedelijk gebied. Toekomstige ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de verkeersstromen. Om te toetsen of de verkeersafwikkeling rondom het plangebied gegarandeerd kan blijven ten gevolge van de verandering van verkeersstromen, is op drie relevante kruispunten de mate van verkeersafwikkeling bepaald:

- Kruispunt 1: Borneoviaduct – Panamalaan
- Kruispunt 2: Oostenburgergracht – Czaar Peterstraat
- Kruispunt 3: Kattenburgerplein – Prins Hendrikkade

Alle kruispunten in de omgeving zijn geregeld en daarom doorgerekend met COCON.

Conclusies verkeersonderzoek Stadswerf Oostenburg

Uit de verkeersanalyse blijkt dat de kruispunten in zowel de huidige-, autonome- als plansituatie binnen de maximale cyclustijd afgewikkeld kunnen worden. Dit betekent dat de kruispunten zorg dragen voor een goede verkeersafwikkeling. De kruispunten kunnen de groei van het verkeer door de nieuwe ontwikkelingen goed af wikkelen. Om minder onwenselijke situaties te laten ontstaan en het kruispunt nog veiliger te laten worden zal er bij het kruispunt Borneoviaduct – Panamalaan een extra linksaffer vanaf het Borneoviaduct worden toegevoegd. De aanpassing van het kruispunt zal op korte termijn door

de gemeente worden uitgevoerd.

Hoofdstuk 9 Geluid

9.1 Algemeen

Eén van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaaï . Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen en rond grote bestaande industrieterreinen.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder (Wgh) is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of (spoor)weg op geluidsgevoelige bebouwing.

In de uitwerkingsregels die in het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg voor voorliggend uitwerkingsgebied zijn opgenomen is één van de voorwaarden: de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten, niet zijnde een dove gevel, mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere waarde. Om deze geluidsbelasting te kunnen bepalen is akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dan kan op grond van de Wgh een hogere waarde worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van een hogere grenswaarde, de binnenwaarde te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

9.2.2 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

De gemeente Amsterdam hanteert het 'Amsterdams geluidbeleid, Hogere waarde Wet geluidhinder 2016'. Voor het vaststellen van hogere waarden voor geluidgevoelige bestemmingen vraagt het bevoegd gezag advies aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Volgens het Amsterdams geluidbeleid heeft elke woning, dus ook een woning waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld, in principe een stille zijde. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Woningen met een dove gevel

dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

9.3 Resultaten onderzoeken

De geluidgevoelige bestemmingen in het voorliggende uitwerkingsplan zijn conform de Wet geluidhinder gelegen binnen de zones van het spoortraject Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort en van de Piet Heinkade/Panamalaan, de Oostenburgergracht, en de Piet Heintunnel. De invloed van de Czaar Peterstraat (30 km/u maar met tram) is eveneens inzichtelijk gemaakt.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is indertijd akoestisch onderzoek uitgevoerd. Omdat de exacte positionering van de gebouwen indertijd nog onvoldoende bekend was om de toets aan de Wet geluidhinder volledig uit te voeren is nieuw akoestisch onderzoek noodzakelijk. DPA Cauberg-Huygen B.V. heeft daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de uitwerkingsplannen voor Oostenburg (Akoestische uitwerking verkavelingsplan Oostenburg Amsterdam anno 2017, d.d. 10 november 2017, ref: 02078-16729-21).

Het doel van het akoestisch onderzoek is de te verwachten geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe gevoelige functies te bepalen. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. Tevens is de gecumuleerde geluidbelasting in kaart gebracht.

De resultaten van het onderzoek zijn:

- Ten gevolge van wegverkeer vinden geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats.
- Ten gevolge van spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort vinden ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats tot maximaal 64 dB. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan het college van B&W hogere waarden vaststellen.
- De gecumuleerde geluidbelasting (LVL,cum) is op geen van de onderzochte locaties meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (68 dB bij spoorweglawaai). Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting zijn geen extra maatregelen nodig.

Het geluidsonderzoek toont aan dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Als gevolg van de spoorlijn Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort vinden op enkele plaatsen overschrijdingen plaats waarvoor hogere waarden kunnen worden aangevraagd en vastgesteld. Omdat de realisatie van de bebouwing gefaseerd plaats kan gaan vinden, kunnen er gedurende de realisatie tijdelijk hogere geluidswaarden aan de orde zijn doordat afscherpende gebouwen nog niet zijn gerealiseerd. Met deze tijdelijke situatie is rekening gehouden in het geluidsonderzoek en de aanvraag hogere grenswaarden. Het voornemen om hogere grenswaarden aan te vragen is op 19 oktober 2017 besproken in het TAVGA terwijl het ontwerpbesluit hogere grenswaarden op 14 december 2017 is behandeld in het TAVGA. Het TAVGA heeft positief geadviseerd met betrekking tot het ontwerpbesluit.

9.4 Conclusie

Het treinverkeer over de spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort leidt ter plaatse van het plangebied van het uitwerkingsplan tot een geluidsbelasting van maximaal 64 dB. Ten behoeve van het uitwerkingsplan zullen daarom hogere waarden worden vastgesteld. Het voornemen om hogere waarden vast te stellen is in het TAVGA van 19 oktober 2017 behandeld. Het ontwerpbesluit is vervolgens op 14 december 2017 voorgelegd. Het TAVGA heeft daar positief op geadviseerd.

Gemeentelijk geluidbeleid vereist dat iedere woning in principe beschikt over een stille zijde. De stille

zijde eis is ook een voorwaarde voor verlening van hogere waarden indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De eis van een stille zijde bij iedere woning in het plangebied is conform het bestemmingsplan opgenomen in de regels van het uitwerkingsplan. Hiermee is geborgd dat wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidsbeleid.

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2.5}). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijnstof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

10.2.2 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in de navolgende tabel weergegeven

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	2015
--------------------------------	-----------------------------	----------------------	------

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

10.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog

aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

10.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

In het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Er gelden belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

10.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordmeugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

10.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het plangebied ligt niet in de nabijheid van rijks- en provinciale wegen, een toets aan de normen uit de AMvB is niet noodzakelijk.

10.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid een belangrijk uitgangspunt vormt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan en maatregelen treffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

Het plangebied ligt niet binnen een zone van 300 meter van de rand van een snelweg en 50 meter van de rand van een provinciale weg, ook ligt het plangebied niet in de nabijheid van stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Een toets aan de normen uit de Richtlijn is niet noodzakelijk.

10.3 Resultaten onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd. Omdat inmiddels het verkeersmodel is aangepast en er een nieuwe verkeersanalyse is uitgevoerd (zie paragraaf 8.5) dient het onderzoek luchtkwaliteit ook te worden geactualiseerd. Onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen B.V heeft daarom onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in het kader van de uitwerkingsplannen voor Oostenburg (“Uitwerkingsplan Oostenburg Amsterdam, Onderzoek Luchtkwaliteitseisen, d.d. 8 juni 2017, ref 02078-16757-04, zie bijlage 7).

In het onderzoek zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit, die samenhangen met de voorgenoemde herontwikkeling in kaart gebracht. Hiertoe zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit maximaal zijn en de hoogste concentraties luchtverontreinigende stoffen te verwachten zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd voor het maatgevende jaar 2017. Er is daarbij uitgegaan van de volledige ingebruikname van Oostenburg in 2017. Omdat de ingebruikname van de ontwikkeling in de praktijk gefaseerd en dus later zal plaatsvinden, vormen de berekende concentraties luchtverontreinigende stoffen in voorliggend onderzoek een overschatting van de werkelijk te verwachten concentraties (worst case).

Uit de berekeningen volgt dat zelfs bij de gehanteerde worst case benadering, de grenswaarden voor (zeer) fijn stof en NO₂ niet worden overschreden op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de beoogde herontwikkeling het grootst zijn. Op grond van deze bevindingen vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van Oostenburg.

10.4 Conclusie

In het kader van de luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te constateren voor het uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire's (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

11.2.2 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Op 10 december 2013 is een herziene bodemkwaliteitskaart en de hierop aangepaste Nota Bodembeheer vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

11.3 Resultaten onderzoeken

In juni 1996 is in opdracht van Stork Wärtsilä Diesel en in mei 1997 in opdracht van Stork RMO een bodemonderzoek uitgevoerd. Vervolgens zijn recentelijker voor het plangebied van het uitwerkingsplan nog enkele bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Raamsaneringsplan Oostenburgereiland te Amsterdam, Heijmans, 206970 W7003, 21 maart 2007;
- Deevaluatie bodemsanering, 'Kavel 5, Oostenburgereiland te Amsterdam', Terrascan, T.08.5323/2, april 2010;
- Controle saneringsresultaat grondwater 'kavel 5' Oostenburgereiland te Amsterdam, Cauberg Huygen, 5 maart 2010, 20090312-08;
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek Theaterfabriek 'binnen', Amsterdam, Crux, RA13446b1, 24 maart 2014;
- Rapportage aanvullend milieuhygiënisch bodemonderzoek buitenterrein 'Theaterfabriek', Amsterdam, Crux, RA13446c1, 18 juni 2014;
- Milieuhygiënisch bodemonderzoek RMO-hal (Oostenburgereiland) ten behoeve van archeologisch onderzoek te Amsterdam, Cauberg Huygen, 20090312-1, 16 juli 2011;
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek kavel 4 - Oostenburgereiland, Amsterdam, Crux, RA15753h1, 1 november 2016;
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek kavel 2 - Oostenburgereiland, Amsterdam, Crux, RA15753j1, 10 oktober 2016;
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek Hal 1929 - Oostenburgereiland, Amsterdam, Crux, RA15753i1, 3 november 2016;
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek Hal 1939 - Oostenburgereiland, Amsterdam, Crux, RA15753m1, 1 november 2016.
- Rapportage milieuhygiënisch bodemonderzoek koudgasgebouw - Oostenburgereiland, Amsterdam, Crux, RA15753q2, 1 maart 2017;
- Bodemonderzoek ten behoeve van project "Oostenburg" te Amsterdam, Multiconsult, JS/BM160595/003797-001, 16 augustus 2016;

Uit de onderzoeken blijkt dat op diverse plekken in het plangebied verontreinigingen aanwezig zijn. Er is derhalve een saneringsnoodzaak. Deze sanering wordt op korte termijn uitgevoerd, in ieder geval voordat er gestart gaat worden met de bouwwerkzaamheden.

11.4 Conclusie

Uit de verrichte bodemonderzoeken blijkt dat er verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. Planuitvoering is alleen mogelijk nadat de hiervoor benodigde saneringsmaatregelen zijn uitgevoerd. De uitvoering van deze saneringsmaatregelen wordt op korte termijn uitgevoerd door of in opdracht van de huidige grondeigenaar.

Hoofdstuk 12 Cultuurhistorie en archeologie

12.1 Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen het plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Het gaat om maatwerk. Van belang zijnde aspecten zijn: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moeten worden gehouden bij de ontwikkeling van het gebied.

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan. Dit is een integrale wet die betrekking heeft op museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Samen met de nieuwe Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van het cultureel erfgoed mogelijk.

12.2.2 Besluit ruimtelijke ordening

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

12.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie - provincie Noord-Holland

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (21 juni 2010) is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen. Gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn

onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur et cetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de vormgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

12.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een bestemmingsplan altijd een nadere waardenstelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

12.3 Cultuurhistorie

12.3.1 Beschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. Het gehele plangebied ligt buiten de begrenzing van het aangewezen beschermde stadsgezicht.

12.3.2 Werelderfgoed UNESCO

De zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. De zeventiende-eeuwse gordel vormt de kernzone (de 'property'). De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht. Stadswerf Oostenburg ligt buiten de kern- en bufferzone.

De locatie is weliswaar gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en buiten het gebied dat aangewezen is tot UNESCO werelderfgoed. Wel bevindt het gebied zich binnen de 2 km-zone rondom het UNESCO gebied. In de structuurvisie Amsterdam 2040 staat dat voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen deze 2 km-zone een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht is (zie subparagraaf 5.5.1).

In het kader van beoogde ontwikkeling op Stadswerf Oostenburg heeft Hund Falk Architecten in opdracht van de gemeente Amsterdam voor het ontwerpbestemmingsplan een HER uitgevoerd. Deze HER is in het kader van de uitwerkingsplannen geactualiseerd (zie hoofdstuk 13).

12.3.3 Cultuurhistorische waarden

De cultuurhistorische waarden van de Oostelijke eilanden in het algemeen en Oostenburg Noord in het bijzonder zijn in paragraaf 2.1 uitgebreid beschreven.

12.3.4 Ordewaardering panden

Binnen het plangebied is één monument aanwezig: de Werkspoorhal 1929 (gemeentelijk monument). Dit monument heeft in zowel het bestemmingsplan als het uitwerkingsplan een 'specifieke bouwaanduiding - orde 1' gekregen. Hiermee is in zowel het bestemmingsplan als het uitwerkingsplan vastgelegd dat de bestaande goot- en bouwhoogte gelden voor dit pand. Vanuit de Monumentenverordening Amsterdam is het pand verder beschermd. Overigens is inmiddels gebleken dat de orde-aanduiding zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan niet helemaal correspondeert met de daadwerkelijke positie van de hal. Een strook ten zuidwesten van de hal is daardoor als orde-1 aangeduid terwijl een strook van de hal buiten de aanduiding is gelaten. In het uitwerkingsplan kan de orde-1 aanduiding niet worden verkleind aangezien deze aanduiding over dient te worden genomen uit het bestemmingsplan. Wel is het deel van de hal die niet als orde-1 in het bestemmingsplan was aangeduid in het uitwerkingsplan alsnog aangeduid (aangezien de uitwerkingsregels niet belemmeren dat de orde-1 aanduiding wordt verruimd).

12.4 Archeologie

In het kader van het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg is een bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied (Archeologisch bureauonderzoek, bestemmingsplan Oostelijke eilanden, december 2008, zie bijlage). Het plangebied 'Stadsurf Oostenburg' valt binnen de grenzen van dit onderzoek.

Op basis van de archeologische verwachtingszones zijn archeologische beleidszones vastgesteld. Deze beleidszones zijn in het bestemmingsplan opgenomen en overgenomen in het voorliggende uitwerkingsplan.

- Zone B (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie B)

hier geldt een hoge archeologische verwachting voor alle werkzaamheden dieper dan 0,50 m onder maaiveldniveau en met een oppervlak groter dan 50 m². In die gevallen is een archeologisch vervolgonderzoek vereist in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek (IVO);

- Zone C (verwerkt in de dubbelbestemming Waarde - Archeologie C)

hier geldt een lage archeologische verwachting. Dit betekent dat bij bodemingrepen over een oppervlak groter dan 10.000 m² en dieper dan 3,00 m onder NAP een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen;

12.5 Conclusie

De cultuurhistorische- archeologische- en monumentale waarden van het gebied zijn ingepast in het uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Hoogbouw, beleid en instrument

In de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en Duurzaam' wordt onder andere het beleid van de gemeente Amsterdam ten aanzien van hoogbouw op hoofdlijnen beschreven. In de nota Hoogbouw in Amsterdam (mei 2011), wordt het beleid uit de structuurvisie apart toegelicht en aangevuld met adviezen voor de inpassing van hoogbouw in de stad.

Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. In de hoogbouwnota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt en wanneer een hoogbouweffectrapportage (HER) nodig is .

De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen.

In het kader van beoogde hoogbouwontwikkeling op Stadswerf Oostenburg heeft Hund Falk Architecten voor het ontwerpbestemmingsplan een HER uitgevoerd. Ook is een bezonningsstudie uitgevoerd. Naar aanleiding van de uitwerking van de bestemmingen, waarvan voorliggend uitwerkingsplan er één is, is door Hund Falk Architecten een actualisatie van de HER verricht (Hoogbouweffectrapportage, Oostenburg Amsterdam, d.d. 28 september 2017, zie bijlage 8). Ook is gekeken naar het windklimaat.

13.1.1 Zichtlijnen en effecten

Bij het bepalen van de standpunten voor de fotomontages om de effecten van de hoogbouw op het stadsbeeld in beeld te krijgen, zijn de relevante zichtlijnen in de omgeving onderzocht. Aan de hand van de plattegrond van de binnenstad is gekeken vanuit welke locaties een ontwikkeling op Oostenburg Noord zichtbaar zou kunnen zijn. Vanuit de directe omgeving is er bijvoorbeeld het zicht vanaf de Mariniersbrug (Kattenburgerstraat) en vanuit het Funenpark. Daarnaast is uiteraard het effect op het werelderfgoed van belang. Een aantal zichtlijnen zijn hiervoor opgenomen waaronder de Nieuwe Herengracht en vanaf de Prins Hendrikkade.

Uit de actualisatie van de HER blijkt dat de nieuwe bebouwing geen nadelig effect heeft op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur. Hoogbouwontwikkeling op Stadswerf Oostenburg met torens van maximaal 39 tot 52 meter hoogte is onder bepaalde randvoorwaarden denkbaar. Belangrijk is dat het vanuit het Oosterdok kenmerkende beeld van een open silhouet niet verstoord wordt. Hoogteaccenten op de juiste plek kunnen de kwaliteit van het open silhouet versterken. Vanuit de grachten van het werelderfgoed is de nieuwbouw niet of nauwelijks waarneembaar. Vanaf de Nieuwe Herengracht was zichtbaarheid theoretisch mogelijk, maar door de aanwezige boomtoppen zijn de torens niet te zien. Vanaf de verschillende standpunten langs het spoor en vanaf de Prins Hendrikkade is de nieuwbouw sterker waarneembaar. Uit de ruimtelijke verkenning blijkt dat het ensemble van torens vooral in de directe omgeving van invloed is op het stadslandschap. Tevens is gebleken dat het ensemble van torens gebaat is bij hoogte verschillen tussen de torens onderling. Hierdoor blijken met name de torens langs het spoor en de meest zuidelijke toren (naast de Van Gendhallen) goed individueel herkenbaar. De twee torens naast de Werkspoorhal hebben verschillende hoogten en zullen zich bovendien in architectuur verder van elkaar onderscheiden. Dit laatste is tevens vastgelegd in het beeldkwaliteitplan Stadswerf Oostenburg, dat op 17 oktober 2017 door het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum is vastgesteld.

Advies HER-commissie

De geactualiseerde HER is behandeld in de HER-commissie (M&A en R&D) van de gemeente Amsterdam. Op 15 november 2017 is er door de HER-commissie een advies uitgebracht op de aangepaste Hoogbouweffectrapportage d.d. 28 september 2017. In het advies worden enkele opmerkingen gemaakt om in de uitwerking van de plannen rekening mee te houden:

1. Unesco-gebied

Geef in de bouwveloppen nadere richtlijnen mee voor de architectonische uitwerking van de torens zodat deze afzonderlijk zichtbaar blijven en het silhouet vanaf het Oosterdok niet dichtslibt. In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor een terughoudende materialisering van de toren op de hoek van de Oostenburgermiddenstraat en Jacob Bontiusplaats.

2. Cultuurhistorische kwaliteit en gemeentelijk monument

Geef in de bouwveloppen nadere richtlijnen mee voor de architectonische uitwerking van de torens die voorkomen dat de torens samensmelten en de bestaande monumenten op Oostenburg overschaduwden. Getwijfeld wordt aan de bijdrage van het cluster van zes torens aan de leesbaarheid van het stadslandschap en de positie van dit gebied in de binnenstad.

Geconcludeerd wordt dat het wenselijk is dat:

- de torens zo rank mogelijk worden;
- voorkomen moet worden dat het silhouet dichtslibt;
- de monumentale hallen goed zichtbaar blijven en een prominente rol blijven spelen.

Het extremer maken van hoogteverschillen, positionering op de kavel of het draaien van een volume met een kwartslag worden gesuggereerd als hiervoor geschikte instrumenten.

Reactie op advies

In het beeldkwaliteitplan Stadswerf Oostenburg (vastgesteld AB bestuurscommissie Centrum, 17 oktober 2017) is opgenomen dat voor de torens wordt ingezet op materiaalverschillen, zodat elke toren een eigen expressie krijgt. In de supervisie is aandacht voor een terughoudende materialisering voor de toren op de hoek van de Oostenburgermiddenstraat en Jacob Bontiusplaats.

In het stedenbouwkundig plan voor Stadswerf Oostenburg is beoogd een contrastrijk gebied te realiseren: contrast tussen oud en nieuw, contrast tussen hoog en laag, contrast tussen groot en klein. Hiermee ontstaat een rijk en levendig gebied, zowel wat betreft beeld als gebruik. De aanwezige monumenten in het gebied maken onmiskenbaar onderdeel uit van dit contrastrijke beeld. Het individuele karakter van elk pand wordt benadrukt vanwege een onderscheid in schaal en maat met de (direct) belendende panden. In relatie met de te handhaven blauwe bokken op de VOC-kade zal het monumentale en industriële karakter van de Werkspoorhal, zeker nadat deze is ontdaan van de later toegevoegde beplating, een zichtbare en passende plek krijgen in het gevarieerde straatbeeld.

De suggestie voor een andere positionering van de toren op de betreffende kavels zodat het verder dichtslibben kan worden voorkomen, zal worden onderzocht bij het opstellen en uitwerken van de bouwveloppen.

De suggestie het volume een kwartslag te draaien levert voor het beeld vanaf de Ezelsbrug wellicht een beter resultaat, voor het beeld op grotere afstand levert dit echter juist een meer dichtgeslibd silhouet op. Het draaien van het volume heeft bovendien ongewenste gevolgen voor het beeld en functioneren op straatniveau. Uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan is een haakse oriëntatie van kavels op straat en kade zodat levendige straten ontstaan.

Het uitwerkingsplan bieden ruimte om meer te variëren in bouwhoogte als een lagere bouwhoogte wordt

gerealiseerd dan in het bestemmingsplan is vastgelegd.

13.1.2 Bezinning

In het kader van het bestemmingsplan is door Urhahn Urban Design een schaduwstudie uitgevoerd (d.d. juni 2015, zie bijlage 9). Uit deze schaduwstudie volgt dat de torens alleen in het voor- en najaar, vroeg in de ochtend leiden tot meer schaduw op de woningen in de onderste lagen van de bebouwing aan de Wittenburgervaart. Vanwege de gunstige oriëntatie op de zon is op andere tijdstippen van de dag of in het jaar hebben de torens invloed op de bezinning van bestaande bebouwing in de omgeving.

13.1.3 Windhinder

Alhoewel de exacte bouwhoogtes en exacte configuratie van de diverse panden op Oostenburg nog niet bekend zijn is door DPA Cauberg-Huygen beschouwd wat de gevolgen voor het windklimaat kunnen zijn (02078-17274-02, d.d. 12 juni 2017, zie bijlage 10). De beschouwing kan als leidraad dienen voor de verdere uitwerking van het plangebied.

In de beschouwing is er van uitgegaan dat voornamelijk bebouwing met een stedelijke schaal en maat (vooral 4 bouwlagen of hoger) gerealiseerd zal worden. De straten die in zuidwest - noordoost richting door het plan lopen zijn wat breder, de meeste dwarsstraten (zuidoost-noordwest) zijn wat smaller. Op basis hiervan wordt verwacht dat in het overgrote deel een voldoende goed tot acceptabel windklimaat zal heersen, overwegend klasse C 'goed voor doorlopen'. Nabij de gebouwhoeken is kans op een minder gunstig windklimaat aanwezig, mogelijk klasse D 'matig voor doorlopen'. Plaatselijk kan dit geaccepteerd worden, er wordt geadviseerd entrees en dergelijke niet direct bij gebouwhoeken te positioneren. Voor entrees is klasse B gewenst en klasse C acceptabel / matig. In de binnenhoven en zijstraten wordt een luwer windklimaat verwacht (klasse B: goed voor doorlopen en voor slenteren). Kort samengevat zal in het plangebied een 'normaal stedelijk windklimaat' aanwezig zijn. Andere (nieuwere) wijken in de stad hebben een vergelijkbaar windklimaat.

Wanneer kwetsbare doelgroepen gebruik maken van de openbare ruimte (bijvoorbeeld bij een kinderopvang, bij gebouwen of functies voor ouderen / zieken) of vanuit kwaliteitsoogpunt en zodoende een goed windklimaat gewenst is, dient extra aandacht aan het windklimaat gegeven te worden. Dan wordt afgeraden om klasse D te accepteren, maar om te streven naar klasse B en eventueel klasse C te accepteren acceptabel.

Analoog aan de NEN 8100 wordt geadviseerd om voor de diverse kavels hoger dan 30 m te zijner tijd een CFD-onderzoek uit te voeren om het windklimaat en eventuele maatregelen nauwkeuriger te onderzoeken. Enkel middels een CFD of windtunnelonderzoek kan met voldoende nauwkeurigheid bepaald worden of er maatregelen vereist zijn en hoe eventuele voorzieningen (schermen, luifels, et cetera) gedimensioneerd dienen te worden.

13.2 Conclusie

De hoogbouw in voorliggend uitwerkingsplan is onderzocht op effecten op de bezonnings situatie, windhinder en op de zichtlijnen op het plangebied, voornamelijk vanuit het Unesco-gebied. De conclusie is dat er een acceptabel bezonnings- en windhinderklimaat ontstaat als gevolg van de en voor hoogmogelijkheidbouw in dit uitwerkingsplan. Door de ligging in het centrum van Amsterdam heeft de hoogbouw effect op het UNESCO-gebied. Vanuit de HER-commissie zijn daarom opmerkingen gemaakt waarmee rekening wordt gehouden in dit uitwerkingsplan en in het uiteindelijke ontwerp van de hoogbouw.

Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

Een belangrijk onderdeel in de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' is het kiezen voor duurzame energie: wind, zon en warmtenet. Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen dat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

Het gebied Stadswerf Oostenburg zal gefaseerd ontwikkeld worden. Bij de ontwikkeling van het gebied wordt gestreefd naar een gebied dat zelf in zijn energie kan voorzien, of nog mooier, een gebied dat energie kan leveren.

In 2015 is een onderzoek uitgevoerd naar de 'circulaire kansen' voor Oostenburg. Circulariteit is een voorwaarde voor duurzaamheid. Zo is een circulaire economie veerkrachtig en afvalvrij doordat alle materialen oneindig worden gerecycled. Ze draait volledig op hernieuwbare energie en is onschadelijk voor het menselijk leven en het ecosysteem. Steden zijn een drijvende kracht in de transitie naar een circulaire samenleving. De circulaire stad baseert zich op de principes van een veerkrachtig ecosysteem dat in staat is zich constant aan te passen aan invloeden en veranderingen uit zijn omgeving. In een circulaire stad worden lineaire stof- en energiestromen geminimaliseerd en lokale kringlopen gestimuleerd. Het doel daarbij is niet om op elke locatie alles op gelijke manier te organiseren of daarin zelfvoorzienendheid na te streven. Doel is de stad te (her)ontwikkelen tot een sociaal en ecologisch duurzame plek waarin de water- en energiehuishouding, het materiaalgebruik en de biodiversiteit beter georganiseerd zijn en uit zichzelf lerend en toekomstbestendig is. Een circulaire stad is leefbaar, gezond en weerbaar. Het onderzoek brengt specifiek voor Oostenburg op basis van locatiekenmerken, programma en stedenbouw in beeld welke maatregelen mogelijk zijn op het gebied van energie, mobiliteit, water, materiaal en biodiversiteit. Deze zijn in het onderzoek ook beoordeeld op haalbaarheid. Na inwerkingtreding van het voorliggende uitwerkingsplan zal bij het ontwerp van de bebouwing duurzaamheid een aspect zijn waarmee rekening wordt gehouden.

Hoofdstuk 15 Externe veiligheid

15.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens. In het kader van het bestemmingsplan is geanalyseerd dat het vervoer gevaarlijke stoffen over spoor de enige relevante risicobron is voor het plangebied. In het plangebied en in de omgeving zijn geen risicovolle bedrijven aanwezig. Het plangebied bevindt zich verder ook niet binnen de risicozone van een weg of andere transportas waarover in de huidige of toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In paragraaf 15.3 worden de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor omschreven.

15.2 Beleid en regelgeving

15.2.1 Inleiding

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans moet echter ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in de besluitvorming.

Het bevoegd gezag dient het groepsrisico in bepaalde gevallen te verantwoorden bij het ruimtelijk besluit, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient over deze aspecten advies uit te brengen.

15.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, spoorweg en binnenwater

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening terwijl voor infrabesluiten de regels vastgelegd zijn in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels).

Op 1 april 2015 is het Basisnet volledig in werking getreden. Het basisnet bestaat uit een aangewezen

aantal routes (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarop het mogelijk moet zijn en blijven om gevaarlijke stoffen te vervoeren. Het doel van het Basisnet is het vastleggen en waarborgen van een duurzame balans tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, de ruimtelijke omgeving en de veiligheid van mensen die wonen en werken langs de route. Het Basisnet stelt grenzen aan het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, vaarwegen en spoorlijnen alsmede aan ruimtelijke ontwikkelingen langs die wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Voor elke weg, spoorlijn en vaarweg die deel uitmaakt van het Basisnet, is vastgesteld hoeveel risico het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg, spoorlijn of vaarweg maximaal mag veroorzaken. De basisnetroutes en deze zogenoemde "risicoplafonds" zijn vastgelegd in de regeling basisnet.

15.2.3 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een (toename van een) overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen. Ongevalsscenario's met brandbare stoffen zoals LPG en met buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van ongevallen met brandbaar gas. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Amsterdam definieert minder zelfredzame personen vanuit externe veiligheid als personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. De volgende personen/groepen worden in ieder geval als minder zelfredzaam gedefinieerd:

- kinderen onder 12 jaar;
- zieken;
- bejaarden;
- gehandicapten.

Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn.

De 100% letaliteitsgrens ligt op de volgende afstand van verschillende risicobronnen:

- 100% letaliteit LPG spoor is 100 meter
- 100% letaliteit betreffende aardgasleidingen is 80 meter

Indien er economische of maatschappelijke gewichtige redenen zijn en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object bedoeld voor minder zelfredzame personen worden gesitueerd binnen de 100% letaliteitsgrens van LPG. Een dergelijke afweging wordt als specifiek beslispunt binnen het ruimtelijke proces aan het bestuur of verantwoordelijk bestuurder ter besluitvorming voorgelegd.

15.3 Resultaten onderzoek

Het externe veiligheidsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Singelgracht ter hoogte van Stadswerf Oostenburg is berekend door AVIV (projectnummer 163232, d.d. 2 maart 2017, zie bijlage 11).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico, gemeten vanuit het hart van de spoorbundel, mag niet hoger zijn dan 10^{-6} . Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico

Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige situatie kleiner dan de oriëntatiewaarde. Door het plangebied neemt het groepsrisico in geringe mate toe. Het groepsrisico blijft een factor 0.18 keer de oriëntatiewaarde.

Omdat het groepsrisico door de gehele herontwikkeling van Stadswerf Oostenburg minder dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie kan een verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. De veiligheidsregio (brandweer) is om advies gevraagd en heeft op 15 juni 2017 een advies gegeven.

In het advies verwijst de brandweer naar het eerdere advies dat in het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan is gegeven op 9 september 2014, met kenmerk 28/ROEV/2014. Ten opzichte van het bestemmingsplan zijn in het uitwerkingsplan geen veranderingen in de risicobronnen en/of de locatie van het plangebied aangebracht. Gezien dit feit is een nieuw advies niet nodig en kunnen de constatering uit het advies uit 2014 worden aangehouden. De hoofdlijn uit het advies is als volgt.

Over het spoor mogen brandbare en toxische vloeistoffen en brandbare gassen vervoerd worden. Dit betekent dat meerdere scenario's invloed kunnen hebben op het plangebied. Met de ontwikkeling van het plangebied moet dan ook rekening worden gehouden met de volgende scenario's: plasbrand benzine, fakkelbrand LPG, Wolkbrand LPG, koude/warme BLEVE LPG en toxische wolk. Voor de effecten en de mogelijke gevolgen van de bovenstaande scenario's voor het plangebied wordt verwezen naar de scenariobeschrijving uit het advies van 2014.

Geadviseerd wordt om bij de besluitvorming rekening te houden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen en om deze gevolgen bewust te accepteren, moeten de onderstaande aspecten worden afgewogen en bij de besluitvorming worden betrokken:

1. De mogelijke gevaren en gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met gevaarlijke stoffen, zoals op pagina 6 en in bijlage 2 van het advies uit 2014 beschreven.

2. Het handelingsperspectief dat de aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in ene gebouw of te vluchten, zoals op pagina 6 van het advies uit 2014 beschreven.
3. De mogelijkheden die hulpverlening heeft om de gevolgen te bestrijden of te beperken, zoals beschreven op pagina 7 van het advies uit 2014.
4. De voorgestelde maatregelen die de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor beperken, zoals op pagina 8 van het advies uit 2014 beschreven.

Plasbrandaandachtsgebied

Voor het hier beschouwde traject geldt geen plasbrandaandachtsgebied (PAG).

15.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het uitwerkingsplan. Bij de besluitvorming is rekening gehouden met de genoemde aspecten uit het brandweeradvies.

Hoofdstuk 16 Luchthavenindeliingsbesluit

Het Luchthavenindeliingsbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het voorliggende plan valt geheel binnen het beperkingengebied voor hoogte (aangegeven op bijlage 4 van het LIB). De maximale toetshoogte vanwege vliegverkeer bedraagt ter plaatse van Stadsverf Oostenburg maximaal 146 meter ten opzichte van NAP. Vanwege de radar geldt er daarnaast nog een hoogte van 69 tot 70 meter ten opzichte van NAP. De maximaal toegestane bouwhoogtes zoals deze volgens voorliggend uitwerkingsplan mogelijk worden gemaakt, blijven ruim onder deze hoogtes. Het LIB vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 17 Natuur en Landschap

17.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen (of uitwerkingsplannen) ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan dan wel uitwerkingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een uitwerkingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

17.2 Beleid en regelgeving

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

17.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van het bestemmingsplan Stadserv Oostenburg zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Daaruit volgt dat de herontwikkeling van Stadserv Oostenburg geen invloed heeft op Natura 2000-gebieden, de EHS (inmiddels Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de hoofdgroenstructuur en ecologische structuur van Amsterdam. Wel werd geconcludeerd dat in het plangebied van het bestemmingsplan Stadserv Oostenburg beschermde diersoorten kunnen voorkomen.

In het kader van de uitwerkingsplannen is beoordeeld hoe de huidige ecologische situatie is met betrekking tot beschermde soorten. Dit is gedaan door ecologisch adviesbureau Els & Linde door middel van ecologische quickscan in het volledige plangebied van bestemmingsplan Stadserv Oostenburg (Quick scan ecologie, Stadserv Oostenburg te Amsterdam, Els & Linde, 21 december 2016, zie bijlage 12).

In de quickscan wordt het volgende geconcludeerd:

- Er kunnen nestplaatsen van gierzwaluwen voorkomen in de Koudgasgebouw (Roest) en het Poortgebouw (Rosa & Rita). Deze nestplaatsen zijn jaarrond beschermd. Een afdoend onderzoek naar het voorkomen van gierzwaluwnesten is noodzakelijk.
- Rugstreppadden komen voor langs het spoor. Om te voorkomen dat rugstreppadden het talud verlaten en in het plangebied op zoek gaan naar geschikt voortplantingswater, wordt geadviseerd het talud af te schermen met een raster. Dit raster hoeft maar 50 cm hoog te zijn en voorkomt dat rugstreppadden op het terrein terecht komen.
- Binnen de planlocatie zijn soorten te verwachten die vallen onder het zorgbeginsel van de Wet natuurbescherming. Voorafgaande en tijdens de werkzaamheden dienen mitigerende maatregelen te worden genomen om verstoring van de soorten uit het zorgbeginsel te voorkomen. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf het werkgebied kunnen verlaten, dienen - onder begeleiding van een ecoloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten het werkgebied te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten het werkterrein intact te worden gelaten.
- In het meest noordelijke gebouw (Werkspoorhal) zijn duiven aangetroffen. Het is niet uit te sluiten dat de duiven in het gebouw broeden. Voorafgaande aan de werkzaamheden dient het gebouw te worden gecontroleerd op broedende duiven.
- Effecten op Natura 2000-gebieden en gebieden die deel uitmaken van het NNN worden uitgesloten.

Naar aanleiding van de bevindingen met betrekking tot de Gierzwaluw is door Els & Linde tussen mei en half juli 2017 afdoend onderzoek uitgevoerd naar de Gierzwaluw. De rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 13 (Afdoend onderzoek Stadsverf Oostenburg te Amsterdam, 15 augustus 2017). Uit het onderzoek blijkt dat binnen de planlocatie geen gierzwaluwen voorkomen. Op basis van eerder onderzoek wordt uitgegaan van de aanwezigheid van één nestplek van de huismus. Deze nestplek bevindt zich niet binnen de plangrenzen van voorliggend uitwerkingsplan. Er zijn derhalve geen maatregelen nodig in het kader van dit uitwerkingsplan.

17.4 Conclusie

Omdat de aanwezigheid van gierzwaluwen niet op voorhand kon worden uitgesloten is afdoend onderzoek naar het voorkomen van gierzwaluwnesten in het nabij het plangebied gelegen Koudgasgebouw (Roest) noodzakelijk. Dit onderzoek is in 2017 uitgevoerd. Uit het afdoend onderzoek is gebleken dat er geen gierzwaluwnesten voorkomen. De eerder geconstateerde nestplek van de huismus bevindt zich buiten het plangebied van dit uitwerkingsplan waardoor er geen maatregelen nodig zijn in het kader van dit uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 18 Water

18.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het uitwerkingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

In de volgende paragraaf wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd.

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Integrale Keur van AGV. Zonder ontheffing op de keur zijn werkzaamheden aan/op of in waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. De keur van AGV is van toepassing op alle wateren, keringen en waterstaatkundige werken. Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Hoogheemraadschap. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling en de drinkwaterlevering.

18.2 Beleid en regelgeving

18.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

18.2.2 Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 is het rijksplan voor het waterbeleid. Dit nieuwe Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 zijn verwerkt:

- Hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid
- Gewenste ontwikkelingen, de werking en de bescherming van de watersystemen in Nederland
- Benodigde maatregelen en ontwikkelingen
- Beheerplannen voor de stroomgebieden
- Beheerplannen voor de gebieden met overstromingsrisico
- Mariene Strategie
- Beleidsnota Noordzee
- Functies van de rijkswateren

Het Nationaal Waterplan vormt het kader voor de regionale waterplannen en de beheerplannen. Er is geen formele hiërarchie tussen deze plannen, maar op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur (zoals het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel) kan bij het vaststellen van een regionaal waterplan of een beheerplan niet zo maar worden afgeweken van het Nationaal Waterplan.

18.2.3 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren.

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

18.2.4 Watervisie 2021 - Uitvoeringsprogramma 2016 - 2021

De Watervisie 2021 geeft aan waar het provinciale waterbeleid voor de lange termijn op gericht is en waar de prioriteiten voor de planperiode 2016-2021 liggen.

Het Uitvoeringsprogramma geeft inzicht in de uit te voeren acties, de instrumenten die worden ingezet en het beschikbare budget. Tevens wordt duidelijk gemaakt hoe wordt bijgedragen aan de in de Watervisie genoemde lange termijn doelen.

18.2.5 Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Op 8 oktober 2015 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2016-2021 goedgekeurd. Het is het tweede waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancyclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Waterbewust en waterrobuust'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon

water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de korte (tot 2021) en langere termijn (2030), wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

18.2.6 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021

Dit is de opvolger van het Plan gemeentelijke watertaken 2010 - 2015. Zie hiervoor paragraaf 5.5.7.

18.2.7 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

18.2.8 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

18.2.9 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

18.3 Watertoets

18.3.1 Waterkeringen en sluisen

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen of sluisen aanwezig.

18.3.2 Oppervlaktewater

Binnen het plangebied vinden geen wijzigingen plaats in de hoeveelheid oppervlaktewater. In het plangebied is wel in nieuwbouw voorzien in uit te werken bestemmingen.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen kan sprake zijn van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kan worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voorheen. Op basis van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met meer dan 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Hoogheemraadschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

De nieuwbouw wordt gerealiseerd op bestaand verhard oppervlak. Er is, per saldo, geen sprake van een toename van de verharding in het gebied en daarom is geen compensatie noodzakelijk.

18.3.3 Geohydrologie

Het uitwerkingsplan maakt ondergrondse bebouwing mogelijk. Om de effecten van kelder en souterrains op de freatische grondwaterstand en stijghoogte in alle relevante watervoerende pakketten op en in de omgeving van de projectlocaties in beeld te brengen, is door Fugro geohydrologisch onderzoek uitgevoerd.

Onderzoek

Onderzocht is of er barrièrewerking optreedt als gevolg van de realisatie van ondergrondse bebouwing het plangebied. Daarbij is rekening gehouden met de veranderingen van het percentage verhard oppervlak als gevolg van de herinrichting. (Geohydrologisch onderzoek Stadswerf Oostenburg te Amsterdam, Fugro, 1116-0130-000, 3 maart 2017, bijlage 14.

Conclusies onderzoek

Uit de rapportage komen de volgende conclusie naar voren:

- Uit de theoretische analyse blijkt dat er geen risico bestaat op significante stijghoogteveranderingen in de Wadzandlaag, 1e zandlaag en 2e zandlaag.
- Uit modelberekeningen blijkt dat door de aanleg van de kelders er een significante stijging van de grondwaterstand binnen het plangebied kan optreden. Geadviseerd wordt om maatregelen te treffen om de barrièrewerking te tegen te gaan.
- Naast barrièrewerking wordt de berekende stijging van de grondwaterstand sterk bepaald door de hoeveelheid onverhard oppervlak die binnen het plangebied wordt gerealiseerd (scenario 2 en 3).
- De ontwatering binnen het plangebied is plaatselijk onvoldoende. Nagegaan dient te worden of er onder de bestaande bebouwing binnen het plangebied (Van Gendhallen en Init) kruipruimtes aanwezig zijn en/of sprake is van water- en/of vochtoverlast. Met deze informatie kan worden beoordeeld of een eventuele peilstijging door het optreden van barrièrewerking leidt tot (een toename van) water- en/of vochtoverlast. Dat is ongewenst.
- Buiten het plangebied (Conradstraat) wordt een minimale peilstijging berekend van de grondwaterstand in de topzandlaag. Buiten het projectgebied wordt geen wateroverlast en/of een verslechtering van de situatie verwacht.
- Er wordt een grondwaterstandsverlaging < 0,05 m berekend als gevolg van de barrièrewerking. Er wordt geen (toename van) droogstand van het funderingshout van de panden in de Conradstraat en

op de projectlocatie zelf verwacht.

Ook worden enkele aandachtspunten aangegeven:

- De informatie over de grondwaterstanden op de projectlocatie is beperkt, omdat de ontwatering plaatselijk onvoldoende is, wordt geadviseerd de grondwaterstand te blijven monitoren om beter inzicht te krijgen in de fluctuatie van de grondwaterstand op de projectlocatie.
- Naast het nemen van maatregelen om de effecten van barrière werking tegen te gaan wordt geadviseerd om bij het uitwerken van het inrichtingsplan rekening te houden met:
 1. Het beperken van de ruimte reservering voor onverharde of waterdoorlatende verharding;
 2. De doorlatendheid van de kadeconstructies;
 3. De hoogte van het ontwerpmaaiveldniveau.
 4. Geadviseerd wordt voorafgaande aan de (kelder)bouw naast het Poortgebouw (Rosa & Rita) de geotechnische risico's op deze bestaande bebouwing te onderzoeken.

Nadere uitwerking

In mei 2017 heeft overleg met Waternet plaatsgevonden. Naar aanleiding van dat overleg is het onderzoek nader uitgewerkt (Geohydrologisch onderzoek Stadswerf Oostenburg te Amsterdam, Fugro, 1116-0130-001, versie 3, 7 november 2017). Het onderzoek is uitgevoerd met nieuwe uitgangspunten. Er is nieuwe informatie beschikbaar gekomen over bodemopbouw, de locatie/hoeveelheid/licging/afmetingen van de kelders en de uitgangspunten ten aanzien van de kades.

Conclusies onderzoek

De conclusie van het onderzoek is dat door de aanleg van de kelders er geen significante stijging van de grondwaterstand optreedt. Als gevolg van het doorlatend maken van de kaden en het verminderen van de grondwateraanvulling (toename verhard oppervlak) zal de grondwaterstand dalen. Dit effect is groter dan de effecten van de kelders op de omgeving. Wanneer bekend is of er wordt gebouwd met of zonder kruipruimte wordt geadviseerd om na te gaan of er wordt voldaan aan de grondwaternorm. Verwacht wordt niet dat de grondwaterstanden onder het oppervlaktewaterpeil uitzakken. Derhalve worden geen risico's verwacht voor eventueel aanwezige houten paalfunderingen. Over de aanwezigheid van houten paalfunderingen is geen informatie aanwezig. Extra archiefonderzoek is nodig indien inzicht over de aanwezigheid gewenst is.

Er worden ook enkele aandachtspunten gegeven, waaronder:

- Omdat de informatie over grondwaterstanden beperkt is wordt geadviseerd de grondwaterstand te blijven monitoren om beter inzicht te krijgen in de fluctuatie van de grondwaterstand in de planlocatie.
- Een deel van de bestaande bebouwing op kavel K3 zal worden ingepakt met behulp van damwanden om de verontreiniging te isoleren. Zonder aanvoer van grondwater binnende damwanden zal de freatische grondwaterstand uitzakken tot het niveau van de stijghoogte van de 1^e zandlaag. Bij de aanwezigheid van een houten paalfundering is hier een reëel risico op droogstand. Geadviseerd wordt dit nader te onderzoeken.

Reactie Waternet

Op 14 november 2017 heeft Waternet een reactie gegeven op het totale onderzoek dat is gedaan voor Oostenburg. Waternet kan akkoord gaan met het onderzoek en adviseert om:

1. de kades waterdoorlatend te maken;
2. kruipruimteloos te bouwen;
3. de riool- en wegcunetten in goed doorlatend zand uitvoeren.

Bij de uitvoering van de bouwplannen zullen deze maatregelen worden toegepast. Indien in delen van

Oostenburg toch kruipruimtes wenselijk worden geacht dan zal daarover overleg met Waternet plaatsvinden.

18.3.4 Materiaalkeuze

Voor het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)bouwactiviteiten wordt gewezen op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitlogbare bouwmetalen - zoals koper, zink en lood - voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitlogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringsstelsel. Het gebruik van uitloogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

In algemene zin is het verboden activiteiten of initiatieven te ontplooiën die een verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit tot gevolg hebben. Verder is het van belang om regenwater zo schoon mogelijk te houden door bronmaatregelen te treffen.

18.4 Conclusie

Uit de watertoets blijkt dat wanneer de kades rondom Stadswerf Oostenburg waterdoorlatend worden gemaakt en de oppervlakteverharding toeneemt, de grondwaterstand zal dalen. Dit effect is groter dan het effect van de te realiseren kelders in het plangebied. De geohydrologische uitvoerbaarheid van realisatie van de kelders is daarmee aangetoond. Met het advies van Waternet zal in de uitvoering rekening worden gehouden. Er zijn verder geen beperkingen die voortkomen uit de watertoets.

Hoofdstuk 19 Kostenverhaal en economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.16, lid 1 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het bij bouwplannen verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Een exploitatieplan is niet verplicht als het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het bestemmingsplan opgenomen gronden op andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, tweede lid onder a van de Wro).

Voorliggend uitwerkingsplan werkt de gestelde regels uit het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg uit. Gezien het feit dat het gebied is aangewezen als gebied waar transformatie naar een werk-woongebied is toegestaan en voor de ontwikkeling van de locatie al interesse is getoond door diverse partijen, is het aannemelijk dat deze gronden binnen tien jaar ontwikkeld zullen worden.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zijn met de eigenaren van het gebied anterieure overeenkomsten (inclusief planschade-overeenkomsten) afgesloten waardoor het kostenverhaal verzekerd is. Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp uitwerkingsplan verzonden aan:

1. Waternet; afdeling Planadvies
2. Provincie Noord-Holland
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4. Brandweer Amsterdam Amstelland
5. Liander
6. Prorail; Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed
7. KPN
8. Gasunie

De instanties als genoemd onder 1, 4, 6 en 8 hebben schriftelijk gereageerd. Van de andere instanties is geen reactie ontvangen zodat verondersteld mag worden dat deze instanties geen opmerkingen hebben. De ontvangen inzendingen zijn hierna samengevat weergegeven en voorzien van een gemeentelijke reactie.

De volledige inzendingen van de bovengenoemde instanties zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Ad 1. Waternet

De overlegpartner geeft in haar reactie aan dat er in mei 2017 overleg is geweest over het totale plan Oostenburg voor wat betreft het grondwateraspect. Uit dit overleg is gebleken dat door de ontwikkelende partijen zeer gedegen naar de grondwatersituatie en maaiveldhoogten gekeken moet worden. Uit de waterparagraaf en de regels bij het uitwerkingsplan blijkt dat er ondergrondse constructies mogelijk worden gemaakt tot een diepte van 4 meter onder maaiveld. Tevens wordt in de waterparagraaf aandacht besteed aan het geohydrologisch onderzoek van Fugro. De conclusie van de paragraaf geeft nog onvoldoende weer welke maatregelen getroffen dienen te worden om toekomstige grondwaterproblemen te voorkomen. Geadviseerd wordt om hier meer aandacht aan te besteden en gevraagd wordt om het onderzoek van Fugro bij te voegen als bijlage bij het uitwerkingsplan.

Reactie gemeente:

Door Fugro is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de te realiseren kelders op de freatische grondwaterstand en de stijghoogte in alle relevante watervoerende pakketten op en in de omgeving van het uitwerkingsplan. Het onderzoek is vervolgens in mei 2017 besproken met Waternet. Naar aanleiding van dat overleg en omdat inmiddels was gebleken dat er minder kelders zullen komen dan eerder was voorzien is het onderzoek aangepast. De resultaten van dit aangepaste onderzoek zijn verwerkt in het uitwerkingsplan. Dit heeft niet geleid tot een aanpassing van de regels en de verbeelding. In de toelichting van het uitwerkingsplan is beschreven welke maatregelen er verder zullen worden genomen ten behoeve van de waterhuishouding (zie hoofdstuk 20). Het aangepaste onderzoek is als bijlage bij de toelichting van dit uitwerkingsplan gevoegd. De resultaten van het vervolgonderzoek zijn besproken met Waternet en akkoord bevonden.

Ad 2. Brandweer Amsterdam Amstelland

De overlegpartner verwijst in haar reactie naar een eerder advies (dd 9 september 2014, kenmerk 28/ROEV-2014) dat is gegeven in het kader van het 3.1.1 - overleg voor het bestemmingsplan

Stadsverf Oostenburg, het moederplan waarbinnen dit uitwerkingsplan valt. Aangegeven wordt dat er in het voorliggende uitwerkingsplan geen veranderingen zijn in de risicobronnen en/of de locatie van het plangebied. Gezien dit feit is er geen nieuw advies nodig en wordt verwezen naar de constateringen uit het eerder genoemde advies uit 2014. De hoofdlijn van dit eerdere advies wordt als volgt beschreven:

Over het spoor mogen brandbare en toxische vloeistoffen en brandbare gassen vervoerd worden. Dit betekent dat meerdere scenario's invloed kunnen hebben op het plangebied. Met de ontwikkeling van het plangebied moet dan ook rekening worden gehouden met de volgende scenario's: plasbrand benzine, fakkelbrand LPG, wolkbrand LPG, koude/warme BLEVE LPG en toxische wolk. Voor de effecten en de mogelijke gevolgen van de bovenstaande scenario's voor het plangebied wordt verwezen naar de scenariobeschrijving uit het advies van 2014.

Het advies is om bij de besluitvorming rekening te houden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen en om deze gevolgen bewust te accepteren, moeten de navolgende aspecten worden afgewogen en bij de besluitvorming worden betrokken.

1. De mogelijke gevaren en gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, zoals op pagina 6 en in bijlage 2 van het advies (2014) beschreven.
2. Het handelingsperspectief dat de aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of te vluchten, zoals op pagina 6 van het advies (2014) is beschreven.
3. De mogelijkheden die de hulpverlening heeft om de gevolgen te bestrijden of te beperken, zoals op pagina 7 van het advies (2014) is beschreven.
4. De voorgestelde maatregelen die de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor beperken, zoals op pagina 8 van het advies beschreven.

Reactie gemeente:

De gemeente zal in haar besluitvorming rekening houden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen en ingaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Ad. 3 Prorail

De vooroverlegpartner constateert dat het voorliggende plan dicht langs het spoor woningen toestaat. Verzocht wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening en als onderdeel hiervan het zorgdragen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners, het aspect trillingen te betrekken bij de besluitvorming in de vorm van een trillingenonderzoek. Prorail adviseert om eisen/maatregelen op te nemen ten aanzien van de constructie van de gebouwen in de nadere uitwerking van het plan, indien uit een trillingenonderzoek blijkt dat de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden, zoals bijvoorbeeld aangegeven in de SBR-richtlijn deel B.

Reactie gemeente:

De gemeente onderschrijft dat hinder in de vorm van trillingen zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Het al dan niet voorkomen van trillingen is echter niet iets waar in het kader van een uitwerkingsplan al concreet onderzoek naar kan worden verricht aangezien dit samenhangt met de constructie van de te realiseren gebouwen. Op dit moment is nog niet bekend wat de constructie van gebouwen zal worden. Wanneer het ontwerpen van de constructie plaatsvindt, zal ook aandacht worden besteed aan het trillingsaspect teneinde overlast te voorkomen.

Ad. 4 Gasunie

De vooroverlegpartner heeft het uitwerkingsplan getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor hun aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

De vooroverlegpartner concludeert dat het plangebied buiten de 1 % letaliteitsgrens van de dichtstbijzijnde leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie gemeente:

De gemeente heeft kennis genomen van de reactie en constateert dat er geen aanleiding is om op dit aspect aanpassingen te doen aan het uitwerkingsplan.

20.2 Maatschappelijk overleg

Op 30 mei 2017 is het voorontwerp van het uitwerkingsplan besproken in de buurtwerkgroep Oostenburg-Noord. In deze werkgroep heeft een vaste groep omwonenden zitting. Tijdens deze bijeenkomst is het voorontwerp gepresenteerd en zijn enkele vragen beantwoord. In een volgend buurtwerkgroepoverleg is door een geluidsdeskundige van DPA Cauberg Huygen het geluidsrapport toegelicht.

In september 2017 is een buurt informatieavond georganiseerd. Het was een druk bezochte avond met meer dan 170 aanmeldingen. Op diverse manieren is informatie verstrekt over toekomstige ontwikkelingen. Bezoekers konden plenair en ook individueel op een informatiemarkt vragen stellen.

Bij alle bijeenkomsten lag de nadruk op het informeren van de buurt en het beantwoorden van vragen. De inhoud van de plannen is niet ter discussie gesteld.

