



Correspondentie-adres:
Jeroen Verhulst
Binnenkadijk 232
1018 ZJ Amsterdam
E-mail: jeroen.verhulst@hccnet.nl

Aan: Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum
t.a.v. mw. I. Klarenbeek iklarenbeek@centrum.amsterdam.nl
C.c.: E. Loos

INSPRAAKREACTIE OP CONCEPT-ONTWERPBESTEMMINGSPLAN 'STADSWERF OOSTENBURG'

17 april 2014

Het Eilandenoverleg Oostelijke Eilanden is een platform van actieve bewoners(groepen) van de Oostelijke Eilanden. Voor de participatie in de planvorming van Oostenburg-Noord heeft het Eilandenoverleg de 'Buurtwerkgroep Oostenburg-Noord' in het leven geroepen, voornamelijk bestaande uit omwonenden. De Buurtwerkgroep bestaat nu twee jaar. De Buurtwerkgroep probeert via regelmatige contacten met het stadsdeel, woningcorporatie Stadgenoot en andere bij de ontwikkeling betrokken partijen invloed uit te oefenen op de planvorming. De ambities van de Buurtwerkgroep staan verwoord in het document 'Reactie op planvorming Oostenburg-Noord' d.d. 31 januari 2013, waarmee het Eilandenoverleg reageerde op 'Stadswerf Oostenburg, Ruimtelijk kader en haalbaarheidstoets', stadsdeel Centrum 13-12-2012.

Wij beperken ons hieronder tot die punten waarvoor het bestemmingsplan juridische kaders stelt.

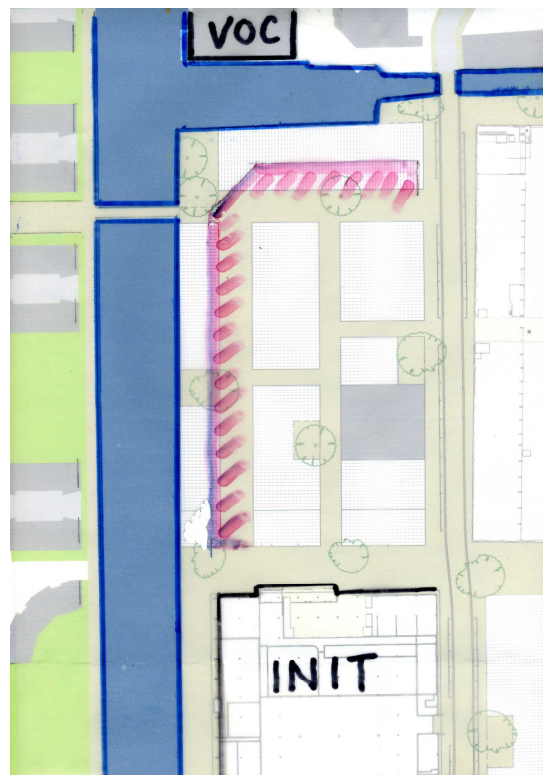
1. Verkaveling: het plan moet garanderen dat de oevers van de Oostenburgervaart en de Oostenburgerdwaarsvaart openbaar blijven.

Op de plankaart en in § 3.2.4. van de toelichting wordt bebouwing tot de rand van de kade toegestaan. En zelfs bepleit. De buurtwerkgroep heeft meerdere malen aangegeven dit niet te willen. Daarmee is niets gedaan.

Argumenten van de Buurtwerkgroep:

- 1) Door bouwhoogtes van 12-19 m direct op de kade van de Oostenburgerdwaarsvaart toe te staan, ontstaat een visuele versmalling van het water; het wordt als het ware een soort waterpijpenla. Wanneer de kades openbaar zijn, wordt dit beeld veel vriendelijker.
- 2) Het VOC-pakhuis Oostenburg, een beeldbepalend pand dat een rijke historie heeft van opslag van Kruiden & specerijen, Plunjes der marine en later Machinefabriek, wordt door het bebouwen van de kades ontnomen aan het zicht. Bovendien zorgt bebouwing van de kade voor een onderbreken van de zichtlijnen tussen het VOC-Pakhuis Oostenburg, de Bakkerij aan de Oostenburgervaart en de Van Gendthallen. Wanneer de kades openbaar zijn, blijft het zicht op het pakhuis en de driehoeksverbinding tussen de drie historische gebouwen in de buurt gewaarborgd.

- 3) Openbare kades geven de mogelijkheid tot een aaneengesloten mooie fiets- en wandelroute om het eiland, zodat fietsers en wandelaars het eilandkarakter ervaren en een idee krijgen van het rijke en industriële verleden van Oostenburg. Fietsen langs het water is prettiger dan fietsen door een achterstraat. Dat geldt met name ook voor het fietsverkeer dat in de toekomst het Oostenburgereiland zal oprijden vanaf de brug in het verlengde van de Cruquiusstraat. De fietsroute langs de Oostenburgerdwarsvaart voert dan zowel langs het water als langs VOC-pakhuis Oostenburg.
- 4) Bij bebouwing tot aan het water van de Oostenburgerdwarsvaart komt voor groen te bestemmen stukje grond direct naast de ijzeren ophaalbrug naar Oostenburg verloren te liggen, terwijl dit bij een fietspad langs het water daar logisch bij aansluit.
- 5) Openbare kades bieden de ruimte voor bomen, zodat er een mooie aansluiting ontstaat met de andere kade van de Oostenburgervaart. Dit past in het beeld van een groene zone langs en in het verlengde van de Oostenburgervaart. Een bijkomend voordeel hiervan is dat deze bomen fijnstof van het gemotoriseerde verkeer in de stad, op de A10 en bij de ingang van de Piet Heintunnel afvangen.
- 6) Volgens het bestemmingsplan Water moeten ligplaatsen voor woonboten mogelijk zijn aan de westelijke oever van de Oostenburgervaart. Bebouwing tot aan het water maakt dit onmogelijk, zodat er sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan Water.



Opschuiven bebouwingsgrens t.b.v. openbare oevers

De strook langs de beide vaarten moet in het bestemmingsplan dus een verkeersbestemming krijgen. Eventueel kan de openbare oever smaller gemaakt worden dan die langs INIT. Er hoeft alleen een langzaam verkeersroute langs. De woningen kunnen vanaf de andere zijde ontsloten worden, zodat aan de waterzijde ruimte is voor voortuintjes en/of terras, wat net als de bomen in een bijdrage oplevert aan een groene uitstraling.

2. Bouwhoogte: geen toren van 42 meter aan de VOC-kade

Zie plankaart en de kaart 'wisselende bouwhoogten' aan het eind van § 3.2.

Op de kaart 'Wisselende bouwhoogten' in de toelichting in § 3.2.3. staat in het middelste blok langs de Wittenburgervaart een torenaccent van 42 meter getekend en in de toelichting staat ook aangegeven dat een toren van 42 meter naast de blauwe bokken mogelijk is. Op de plankaart is die niet terug te vinden. In elk geval willen wij zo'n hoge toren daar niet. Tijdens de inspraakavond hebben we te horen gekregen dat het ook niet de bedoeling was, maar zolang het er nog in staat, maken we daartegen bezwaar, met als argumenten:

- 1) Langs de Dijksgracht zijn al vier torens opgenomen van 42 meter, Daarmee krijgt al meer dan de helft van die gevelwand die hoogte. Dat is meer dan genoeg hoogbouw.
- 2) De slagschaduw van een toren van 42 meter is nadelig voor de achterliggende bebouwing en voor de wandelaar.

3. De nagestreefde afwisseling in bouwhoogten aan de VOC-kade en in alle andere uit te werken plandelen moet beter verankerd worden in het bestemmingsplan

Wij willen geen massieve wand langs de Wittenburgervaart van 32 meter hoog, de maximale bouwhoogte. De intentie van het stedenbouwkundig plan Stadswerf is om wisselende bouwhoogten tussen 12,5 en 32 meter langs de VOC-kade te realiseren, maar dit wordt in het globale plan onvoldoende geborgd. Tijdens de informatie-avond is gezegd dat de garantie zit in het maximaal te bouwen vierkante meters vloeroppervlak (bvo), dat veel kleiner is dan het vloeroppervlak dat zou ontstaan als overal tot de maximale bouwhoogte gebouwd zou worden. Dit geldt echter op deelgebied-niveau en niet op blokniveau. Het is denkbaar dat het eerst te bouwen blok van een deelgebied helemaal tot de maximale bouwhoogte bebouwd wordt en dat pas in de laatste te bouwen blok veel lager gebouwd gaat worden omdat er geen bouwvolume meer over is. De nagestreefde afwisseling op blokniveau is zo niet gegarandeerd.

Wat voor de VOC-kade geldt, geldt ook voor de bebouwing langs de Oostenburgervaart en de Oostenburgerdwarsvaart en voor alle andere blokken in het plan.

De Buurtwerkgroep dringt nadrukkelijk aan op beter borging van de variatie in bouwhoogte op blokniveau in dit bestemmingsplan, want bij de uitwerkingsplannen zijn er voor bewoners weinig formele mogelijkheden om invloed uit te oefenen, noch direct via inspraak, noch indirect via invloed op bestuurscommissie of gemeenteraad. De uitwerkingsplannen worden immers door het College van B&W vastgesteld, zonder voorafgaande democratische toets door een bestuurscommissie of een gemeenteraad. Dit ligt vast in de Wet op de Ruimtelijke ordening. Ook de democratische controle via bestuurscommissie of gemeenteraad is dus uitgeschakeld.

Indien de uitwerkingsplannen voor hele deelgebieden worden gemaakt, dan zijn er voor de gemeente betere mogelijkheden om variatie in bouwhoogte af te dwingen dan wanneer uitwerkingen voor één of enkele kavels of per blok gemaakt worden. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid van uitwerkingsplannen per kavel nadrukkelijk geboden. Het is dus mogelijk dat er honderden uitwerkingsplannen komen. Zolang de maximale bouwoppervlakte nog niet wordt overschreden zijn er dan weinig formele mogelijkheden om uitwerking of bouwvergunning te weigeren als de eerste initiatiefnemers allemaal met plannen voor bebouwing tot de maximale bouwhoogte komen. Die mogelijkheid wordt in het bestemmingsplan uitdrukkelijk geboden.

Het borgen van de variatie in bouwhoogten ontbreekt in alle uit te werken onderdelen van het plan.

Het bestemmingsplan biedt geen enkele duidelijkheid met welke systematiek regie wordt uitgeoefend op bouwhoogten en bouwvolumes op individueel uit te geven kavels. In andere zelfbouwprojecten wordt dit veelal gedaan door middel van kavelpaspoorten met een bouwvelop. Wij verwachten ook hier een uitwerking van een dergelijke of vergelijkbare systematiek die als effect heeft dat per blok variatie in bouwhoogte wordt veilig gesteld..

4. Ontsluiting: alleen een fietsbrug in het verlengde van de Cruquiusstraat in het plan opnemen. Geen auto-ontsluiting via Oostenburg. Geen auto-ontsluiting achter de voormalige Bakkerij aan de Conradstraat.

Voor de fietsbrug over de Oostenburgervaart zijn twee alternatieven opgenomen: in het verlengde van de Cruquiusstraat of in het verlengde van de Jacob Bontiusplaats. Wat ons betreft wordt alleen de brug in het verlengde van de Cruquiusstraat in het plan opgenomen, want de andere brug ligt erg dicht bij het uiteinde van de Oostenburgervaart en is minder geschikt als fietsontsluiting richting Sarphatistraat / Dappermarkt voor de toekomstige bewoners van het RVOB-terrein.

Op p. 22 en p. 52 van de toelichting staat dat de brug over de Oostenburgerdwaarsvaart toegankelijk moet zijn voor voetgangers, fietsers en voor hulp- en nooddiensten. Op p. 52 staat expliciet: "Voor ander autoverkeer is deze brug niet toegankelijk". Op p. 27 echter staat te lezen dat onderzocht wordt "of het mogelijk is de zuidelijke ontsluiting ook toegankelijk te maken voor autoverkeer.". Daarop volgt de onduidelijk zin: "in alle gevallen is geen sprake van doorgaand verkeer: de brug is een natuurlijke verkeersremmer". De Buurtwerkgroep dringt erop aan om eenduidig op te nemen dat de brug niet opengesteld wordt voor autoverkeer. De brug is te smal voor regulier autoverkeer. De bestaande ophaalbrug moet gehandhaafd blijven, om historische redenen maar ook voor de doorgang voor boten in de Oostenburgervaart. Openstelling voor alle autoverkeer trekt verkeer aan via de Eilandenboulevard. Dit verhoogt de toch al toenemende parkeerdruk op Oostenburg Zuid en verstoort de relatieve rust in dat gebied.

Achter de voormalige Bakkerij aan de Conradstraat is een weg getekend waar auto's zijn toegestaan. Wij dringen erop aan om hier geen autoverkeer toe te staan, maar alleen langzaam verkeer. Het laden en lossen kan plaatsvinden op de route tussen het INIT-gebouw en het westelijke blok van 'De Lijnbaan'. Dan blijft het pad tussen Bakkerij en Lijnbaan een rustig, groen gebied.

5. Parkeren (zie § 3.3. van de toelichting en hoofdstuk 7 van de toelichting).

Wij zijn het eens met het uitgangspunt dat parkeren door bewoners op de openbare weg wordt tegengegaan. Bewonersparkeren zou in parkeergarages moeten plaatsvinden, die zoveel mogelijk gesitueerd moeten worden bij de entree vanaf de Czaar Peterstraat en aan de centrale ontsluitingsstraat. Het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden biedt echter geen oplossing voor bezoekers, waarvan er nu al heel veel zijn, waardoor in de aangrenzende buurten een ongewenste extra parkeerdruk zou kunnen ontstaan. Op Oostenburg en in de Czaar Peterbuurt is nu al sprake van een toenemend tekort aan parkeerplaatsen. Ook zijn wij bevreesd dat het realiseren van parkeren op eigen terrein niet overal haalbaar zal zijn. Beide factoren zijn reden voor **meer centrale regie om grotere (gestapelde) garages te realiseren**. Die zullen per parkeerplaats goedkoper zijn dan individueel aan te leggen parkeergarages. Bovendien kan op die manier een onaantrekkelijke plint met veel garagedeuren worden voorkomen. Ook parkeren op het dak van het INIT-gebouw is een optie, indien voorkomen kan worden dat de omliggende bebouwing hinder ondervindt van inschijnende koplampen. .

6. Groen: het plan garandeert niet dat er voldoende groen komt.

Er ontbreekt een groenparagraaf in de toelichting.

- a) **Het voor verkeer bestemde gebied van het parkje bij Rosa en Rita moet groenbestemming krijgen in plaats van 'verkeer'**. Een groene invulling is wel toegestaan in de bestemming 'verkeer', maar geeft geen zekerheid over een groene invulling.
- b) **Het terrein onder de blauwe bokken aan de VOC-kade moet groenbestemming krijgen.**
- c) **de hele zone langs de Oostenburgervaart en in het verlengde daarvan moet zoveel mogelijk een groene invulling krijgen**
- d) **Het spoortaalud moet groenbestemming krijgen van voldoende breedte.**

Verder missen wij in de toelichting dat het gewenst is om veel bomen in het plan op te nemen. Hierop is in de bijeenkomsten in De Zwijger aangedrongen, o.a. bomen met kleuren.

7. De groene route Dijkgracht moet als een herkenbaar element in het plan worden opgenomen. Daarvoor is voldoende breedte nodig tussen spoordijk en bebouwing.

Om te beginnen moet het spoortalud als groenbestemming in het plan worden opgenomen. Waar nu damwanden hoog langs het spoor staan zal het talud met grond en groen aangevuld moeten worden om een gelijke breedte te krijgen als elders langs het spoor.

Om het idee van een groene route te behouden moet een fietspad en een voetpad langs dit groene talud lopen, met een groene afscheiding van de rijweg. Wij zijn bang dat de ruimte daarvoor nu te smal is.

Deze groene route kan een belangrijke stimulans vormen voor succesvolle ontwikkeling van het plan. Het is een rechtstreekse autovrije verbinding met het Centraal Station, aantrekkelijk gelegen aan de zonnige zuidzijde van het groene spoorwegtalud. Het Eilandenoverleg dringt er al jaren op aan dat er nu eens haast gemaakt wordt met de aanleg van dit fiets-/voetpad. Tijdens de informatie- en inspraakavond van 26 maart is gezegd dat het stadsdeel inmiddels besloten heeft om op korte termijn tot aanleg over te gaan. Dat is goed nieuws. Wij zien naar uit naar schriftelijke bevestiging en nadere details over planning en uitvoering.

8. langs de spoorbaan moet een geluidsscherm komen.

§ 8.2. en § 8.3. gaan over spoorweggeluid. In § 8.3. staat de zin: "Uit de berekeningen blijkt dat het geluidsscherm vooral voor de lagere verdiepingen effectief is." Maar verder komt een geluidsscherm in het plan of de toelichting niet voor.

Nu het spoorweglawaai zelfs belemmerend werkt voor de planontwikkeling van Oostenburg Noord is het moment daar om dit spoorweglawaai nu eens definitief aan te pakken. Het is in het Centrum van Amsterdam het enige deeltracé dat niet van geluidschermen voorzien is. Wij pleiten voor een geluidsscherm langs het gehele spoortracé.

De Oostelijke Eilanden, en dat geldt vanaf Kattenburg (Marineterrein) tot en met Funen hebben al jaren last van het spoorweglawaai. In het verleden zijn er zelfs huizen gesloopt aan de Conradstraat, tussen Rosa en Rita en het spoor, omdat het voortdurende geluid van de schoonmaakwerkplaats die daar aan het spoor gevestigd was, wonen op die plek onmogelijk maakte.

Voorafgaand aan het indammen en stabiliseren van de spoordijk van de afgelopen jaren waarbij het plaatsen van een geluidsscherm op de damwand, of een damwand als geluidsscherm, een mooie gelegenheid was om dit jaren slepende probleem in een keer op te lossen, liet Prorail in een overleg met de werkgroep Oostenburg weten, dat het de gemeente is die dit zou moeten aanvragen. Prorail was niet van plan dit op eigen initiatief te doen.

Bij voortdurende navraag voert de gemeente het argument van Prorail aan dat de machinist het zicht op de bocht in het tracé niet ontnomen zou mogen worden door een scherm en dat het derhalve niet mogelijk is een scherm te plaatsen. Echter in het tracé vanaf het CS zit slechts een zeer wijde bocht die begint bij Oostenburg. Bovendien: wie het spoor verder volgt richting Amstel Station komt een nog veel scherpere bocht tegen, bij de Wibautstraat, die wèl voorzien is van schermen.

Het argument van slecht zicht in de bocht is sowieso niet relevant omdat de geluidschermen langs het spoortracé CS-Amstelstation nergens zo hoog zijn dat de machinist er niet overheen kan kijken.

Volgens de rapportage blijft de overlast onder de norm. Daarbij wordt echter geen rekening gehouden met het op deze plek zeer hinderlijke piepen van de wielen in de bocht. 's Nachts is de overlast van de zeer zware goederentreinen groot.

Bij wie zit de onwil om dit aan te pakken? De werkgroep Oostenburg dringt er bij de gemeente op aan om in het kader van de ontwikkeling van Oostenburg Noord niet alleen het scherm te plaatsen ter hoogte van Oostenburg, maar in één keer een scherm te voorzien vanaf de draaibrug bij Hanneke's Boom tot aan de aansluiting op het Dapperbuurttracé.

§ 8.3. eindigt met "De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt Dit is niet ingevuld. Maar dit gegeven is wel heel essentieel! Ook staat er: "Op dit moment is de exacte positionering van de gebouwen nog onvoldoende bekend om de toets aan de Wet Geluidhinder te kunnen uitvoeren." Is het bestemmingsplan niet juist bedoeld om ervoor te zorgen dat vooraf duidelijk is waar de gebouwen gepositioneerd kunnen worden?

Het bestemmingsplan gaat uit van hoge bebouwing langs het spoor die als scherm moet fungeren voor de overige bebouwing. Dit betekent dat de achterliggende bebouwing pas gebouwd kan worden als deze schermbebouwing klaar is. Wat er niet mee wordt opgelost is de geluidshinder die de woningen aan de VOC-kade zullen ondervinden van de spoorlijn die langs de Dijkgracht over een grote lengte niet is afgeschermd. Dit maakt een geluidsscherm noodzakelijk. Ook voor het verblijfsklimaat in de openbare ruimte is dit zeer wenselijk.

9. Fijnstof: er is geen rekening gehouden met de 54.000 auto's per dag op de Piet Heinkade

Het vele fijnstof, veroorzaakt door het dagelijkse verkeer over de Piet Heinkade, belangrijke Oost-West-verbinding, blijft niet aan de andere kant van de spoorwegdijk, maar waait daar overheen naar Oostenburg. De vervuilingnorm wordt ruimschoots overschreden. De werkgroep verzoekt om voorzieningen en pleit voor bomen/groen als belangrijke afvanger van fijnstof (en tevens geluiddemper). Geopperd wordt om verticale- en daktuinen aan te leggen en hierbij vooral ook het dak van het INIT te betrekken, groot genoeg voor sedumvegetatie, zonnepanelen en windmolens (indien dit dak niet gebruikt wordt voor parkeren, zie punt 5).

10. Bodemvervuiling:

In § 10.3 staat dat er nog geen onderzoek is gedaan bij veertien grote opslagtanks. Onder de ACF zit een afgeschermd olieverontreiniging.

Kennelijk is er nog veel onduidelijk, want in § 10.3 "In het kader van bouwplannen dient zo nodig onderzoek te worden gedaan naar de omvang en de risico's van de genoemde verontreinigingen." De aanwezigheid van een persleiding wordt niet gemeld.

Op grondwaterniveau is sprake van overschrijding van normen voor bodemverontreiniging. De werkgroep verzoekt om ingrijpen en gaat ervan uit, dat de 14 opslagtanks (erfenis van Werkspoor) verwijderd worden (net als olietanks bij particulieren) en vervuilde grond ten minste ingepakt wordt (bijvoorbeeld met behulp van damwanden).

11. Smart Grid: in § 4.5.3. wordt de energiestrategie beschreven. Wij vinden die paragraaf erg mager.

Los van het bestemmingsplan verwachten wij dat het stadsdeel veel actiever aan de slag gaat om de duurzame energievoorziening te regelen voordat de projectontwikkelaars hun plannen gaan ontwikkelen. Dat betekent dat het stadsdeel nu aan de slag moet met een visie op wat men wil. De Houthavens zijn een voorbeeld van proactief duurzaamheidsbeleid door een stadsdeel.

12. Overlast bouwverkeer en bouwactiviteiten beperken.

De ontwikkeling van Stadswerf Oostenburg gaat tien jaar duren. Er is aandacht nodig hoe de overlast voor zowel nieuwe bewoners als omwonenden beperkt kan worden. We weten dat per kavel verkocht en gebouwd gaat worden. Wij vragen aandacht om die bouwtijd zo klein mogelijk te doen zijn en als overheid daarop te sturen.

Het kan toch niet zo zijn: dat straks voor kavel 1 alle graaf- en hei- en hijsmachines komen aanrijden om na twee weken weer weg te gaan en dan even later weer terug te komen voor kavel 2.

Dus vragen wij dat de gemeente in het belang van de omwonenden zijn regie-verantwoordelijkheid op de bouwtijd neemt. Wellicht is een idee om de bouwtijd per deelgebied te bundelen en dat als eis op te nemen in de uitwerkingsplannen.

13. Horecafuncties mogen niet tot overlast voor omwonenden leiden. Aandacht voor het effect op de omgeving buiten het plangebied ontbreekt in het bestemmingsplan.

Zie § 4.6.4. t/m § 4.6.6., planregels art. 1.61. t/m 1.65 en art. 8.1. en 8.2.m.

In een deel van de middenhal van de Van Gendhallen wordt 'horeca 2' toegestaan. Daarbij staat gelegenheid tot dansen op en tot het beluisteren van overwegend mechanische muziek centraal. Dat kan een discotheek of club zijn.

Ook in de Theaterfabriek wordt horeca 2 toegestaan.

In het voorafgaande participatietraject is het toestaan van dergelijke horeca op geen enkele manier aan de orde geweest. Van de Theaterfabriek is steeds gezegd dat die gesloopt zou worden omdat geluiddicht maken niet rendabel mogelijk is.

In § 4.6.5. staat enerzijds dat uitbreiding van horeca kan bijdragen aan meer levendigheid en bedrijvigheid in Centrum-Oost, en anderzijds dat dit niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het wonen in Centrum-Oost. Daarom wordt vestiging van horecazaken toegestaan “Daarnaast is er ruimte om een beperkt aantal zaken ruimere openingstijden toe te staan op plekken waar dit een relatief kleine kans op geluidsoverlast geeft, o.a. op het Oostenburgereiland.” Tot zover een citaat uit de bestemmingsplantoelichting.

De afgelopen jaren hebben de bewoners aan de overzijde van de Wittenburgervaart op Wittenburg veel geluidsoverlast ervaren van Roest en feesten en evenementen in de Van Gendthallen en de Theaterfabriek. De bewoners zijn niet tegen horeca, maar wel tegen geluidsoverlast. Horeca 2 past niet in een rustige woonwijk zoals de Oostelijke Eilanden. In het bestemmingsplan wordt totaal geen aandacht besteed aan het effect van horeca met geluidsoverlast op de woonomgeving buiten het Oostenburgereiland. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan stampende muziek, maar ook aan lallende feestgangers op de aan- en afvoerwegen en op bootjes. Een andere vorm van overlast is stank van barbecuewalmen. Er moet in het bestemmingsplan en in de planvorming van het begin af aan meer aandacht hiervoor komen.

Geluid over water draagt ver. Voorkomen moet worden dat aan de VOC-kade een aaneengesloten wand van horeca ontstaat. Met name de terrassen die hieraan gekoppeld worden zullen voor overlast van de bewoners van Wittenburg kunnen zorgen.

Er mag geen stadsstrand komen dat onlosmakelijk aan een horecavestiging verbonden is. Eventueel openbaar groen moet openbaar toegankelijk blijven. Langs het water moet een ononderbroken openbaar wandelpad beschikbaar blijven.

Het Eilandenoverleg onderschrijft volledig de bezwaren zoals naar voren gebracht door de werkgroep VOC-kade in haar inspraakreactie.

14. Geen ‘orde 2’ voor de Theaterfabriek.

De buitenkant van het gebouw is allang niet meer in originele staat en wij zien dan ook geen reden waarom die beeldbepalend zou zijn en dus beschermd zou moeten worden.

Bovendien zijn er van loodsen met kraanbaanconstructies tal van andere voorbeelden in Amsterdam-Noord.

De economische haalbaarheid van het geluiddicht maken van het gebouw is uiterst twijfelachtig, vooral in combinatie met de luidruchtige horeca 2-bestemming, want dan is hele dure geluidsisolatie nodig. Er zijn om die reden al gegadigden afgehaakt. De vaststelling als orde 2 zal de planvorming nodeloos compliceren en vertragen.

In onze ogen is het waarderingsbeleid voor orde 2 en 3 een buitengewoon mistig geheel. Volgens de Beleidsnota waarderingskaart beschermd stadsgezicht uit april 2000 van de dienst Binnenstad worden de gebouwen in de eerste plaats beoordeeld als onderdeel van de stedenbouwkundige structuur. Het gaat om de samenhang van gracht-, straat- en pleinwanden. De theaterfabriek komt in de toekomst geïsoleerd tussen nieuwbouw te staan, dus vanuit dat gezichtspunt is er geen enkele aanleiding tot orde 2. Verder wordt steeds gesproken over ‘beeldbepalende panden’. Dat verwijst nadrukkelijk naar de buitenkant van het gebouw. Ook de welstandseisen waaraan bij verbouwing van orde 2-panden voldaan moet worden reppen uitsluitend over de buitenkant van het gebouw. En die bestaat in het geval van de Theaterfabriek uit lapwerk van metalen platen van veel latere datum dan de originele bouw. Dit valt moeilijk als unieke architectuur te bestempelen.

Tenslotte is het ook nog eens zo dat Oostenburg buiten het beschermd stadsgezicht valt.

Zonder al te veel motivatie wordt dit gebied echter toch aan de waarderingskaart toegevoegd, maar wel met een aparte status. Op blz. 27 van deze nota worden de Oostelijke Eilanden en de Czaar Peterbuurt beschreven, maar er wordt met geen woord verwezen naar de gebouwen op het voormalige Stork-terrein, wel naar de VOC-gebouwen.

Bij de vaststelling van de Beleidsnota Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht (gemeentebld afd. 1 nr. 262, 6 april 2000) worden op blz. 1222 zes projecten buiten de

waarderingskaart gehouden, omdat 'reeds in meerdere of mindere mate verwachtingen zijn gewekt'. Daarom wordt voor die panden per project de afweging tussen behoud en herstel en sloop/nieuwbouw aan het College voorgelegd. Ook in het geval van de Theaterfabriek is sprake van gewekte verwachtingen wat betreft sloop, want dat de Theaterfabriek gesloopt zou worden is de bewoners al meer dan een half jaar geleden door zowel het stadsdeel als Stadgenoot voorgehouden.

Op 19 april 2000 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen (nr. 311) van mw. Boerlage c.s. om ook beeldbepalende bebouwing van na 1940 in de Waarderingskaart beschermd stadsgezicht op te nemen. Ook daarin gaat het uitsluitend om de beeldbepalende waarde van de buitenkant van het gebouw.

Op 26 maart 2009 behandelt de stadsdeelraad de notitie van mw. Alkema c.s. met een pleidooi voor verbetering en aanvulling van de waarderingskaart. Daarin wordt opeens gesproken over 'verborgen monumenten' in gevallen waarin de buitenkant niet monumentwaardig is, maar wel het interieur. In onze ogen wordt hiermee het oorspronkelijke kader van de ordebepaling heftig geweld aangedaan, want dat is een heel andere benadering. Op geen enkele manier worden criteria gesteld waaraan dan voldaan zou moeten worden. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze rommelige manier van beleid maken. Aan het eind van de notitie wordt gesteld dat het onduidelijk is of de motie Boerlage c.s. uit 2008 ooit is uitgevoerd. Kortom: in onze ogen is het formeel-bestuurlijk kader om dit pand als orde 2 te bestempelen buitengewoon zwak.

15. Er moeten meer mogelijkheden voor detailhandel worden toegestaan.

Geen grote supermarkten, want daarvan zijn er in de omgeving genoeg, maar wel kleinere winkels voor dagelijkse levensbehoeften. In de Czaar Peterstraat zijn die er nauwelijks.

16. Het plan garandeert niet dat er sociale huurwoningen komen. Een minimum van 30% zou opgenomen moeten worden, waaronder ook woningen voor gezinnen.

De uitwerkingsregels artikel 8.2. onder i, 9.2 onder h, 10.2 onder k en 11.2 onder f houden in dat over alle deelgebieden tenminste 23.000 m2 sociale huur en/of sociale koopwoningen worden opgenomen. Het Eilandenoverleg vindt dat sociale koopwoningen als optie hieruit geschrapt moeten worden, want dit is geen bestaande categorie meer. Op het Wienerterrein zijn de sociale huurwoningen ook vervangen door sociale koopwoningen en daar is de goedkoopste woning € 230.000. Sociale huur kent toch echt een andere doelgroep. Wij willen nadrukkelijk inzetten op een gemengde wijk, waarbij ook betaalbare huurwoningen voor gezinnen met kinderen beschikbaar moeten komen. Sociale huurwoningen in de vorm van kleine éénkamerwoningen voor studenten met een huur van € 690 (alleen betaalbaar dankzij huurtoeslag en ook zonder subsidie exploitabel) moeten buiten dit contingent gehouden worden.

17. In hoofdstuk 20 'Maatschappelijke Uitvoerbaarheid' van de Toelichting ontbreekt hoe participatie vorm kan krijgen bij de uitwerking van het bestemmingsplan.

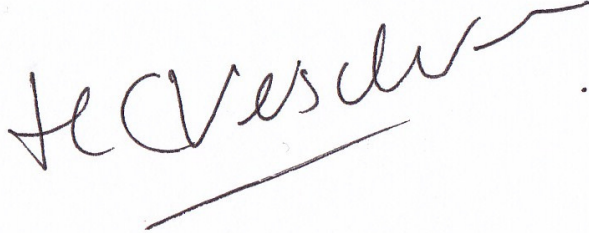
Dit klemt vooral omdat veel zaken worden doorgeschoven naar de uitwerkingsplannen. Zie ook punt 3 van deze reactie wat betreft de geringe formele mogelijkheden binnen de uitwerkingsprocedure.

Los van de gewenste inspraakmogelijkheden op buurtniveau, stellen wij voor als idee om de nodige en noodzakelijke tegenspraak te organiseren om pakhuis de Zwijger te vragen en in staat te stellen, dit te doen. Pakhuis de Zwijger is o.i. in staat om deskundigheid van uit allerlei disciplines bij elkaar te laten komen en op een organische wijze te laten reageren en ideeën aan te laten dragen. Dit kan bijv. per thema om dan experts, ervaringsdeskundigen en direct belanghebbenden te laten reflecteren op de door u ingeslagen wegen om zo nodig met alternatieven dan wel aanvullingen te komen.

De omvang van de planopgave en de nieuwe manieren van plannen en realiseren, samen met de lange looptijd van de realisatie, pleiten er ook voor dat een nieuwe frisse partij in staat wordt gesteld de door het stadsdeel en opdrachtgevers gestuurde procesgang te bewaken, opdat de inspraak van omwonenden en toekomstige bewoners en gebruikers recht wordt gedaan.

Uiteraard staat deze 'ervarings- en experttegenspraak' de formele participatie en inspraak niet in de weg; zie het als een welkome nieuwe aanvulling op datgene wat er formeel-juridisch allemaal 'moet'.

Namens het Eilandenoverleg,

A handwritten signature in black ink, reading 'Heleen Verschuren'. The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal line.

Heleen Verschuren,
voorzitter