



Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg



Behandeling zienswijzen

A. Formele aspecten

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan Stadswerf Oostenburg.

nr.	adressant	postadres	ontvangst
1	Van Gendt Hallen B.V.	Oudegracht 344, 3511 PN Utrecht	bij brief d.d. 16 april, bij post, ontvangen op 24 april 2015
2	Stadgenoot	Postbus 700, 1000 AS Amsterdam	bij brief d.d. 6 mei, bij post, ontvangen op 7 mei 2015
3	Liander	Locatiecode 2CA8122 Postbus 50 6920 AB Duiven	bij brief d.d. 11 mei, bij post ontvangen op 12 mei 2015
4	persoon	Amsterdam	bij brief d.d. 11 mei, per post ontvangen op 12 mei 2015
5	Eilandenoverleg		bij brief d.d. 11 mei, ter hand gesteld, ontvangen op 12 mei 2015
6	VvE Katharina		bij brief d.d. 12 mei, ter hand gesteld, ontvangen op 13 mei 2015
7	personen	Amsterdam	bij brief d.d. 13 mei, ter hand gesteld en bij mail, ontvangen op 13 mei 2015
8	persoon	Amsterdam	bij brief d.d. 14 mei, bij post, ontvangen op 15 mei 2015
9	Amsterdam Roest B.V.	Jacob Bontiusplaats 1, Amsterdam	ontvangen op 18 mei 2015 poststempel 15
10	CMS Derks Star Busmann N.V. namens VvE INIT	Postbus 94700, 1090 GS Amsterdam	bij brief .d.d. 15 mei, bij fax, ontvangen op 15 mei 2015
11	persoon met diverse steunbetuigingen	Amsterdam	bij brief ongedateerd, ter hand gesteld, ontvangen op 15 mei 2015
12	personen	Amsterdam	bij brief d.d. 15 mei, ter hand gesteld, ontvangen d.d. 15 mei 2015
13	persoon	Amsterdam	bij brief ongedateerd, ter hand gesteld, ontvangen 15 mei 2015
14	Introvast B.V.	Postbus 2, 6860 AA Oosterbeek	bij brief (pdf) d.d. 13 mei, bij e-mail, ontvangen 15 mei 2015
15	Amsterdam Roest B.V.	Jacob Bontiusplaats 1, Amsterdam	bij brief (pdf) d.d. 14 mei, bij e-mail, ontvangen 15 mei 2015

Overeenkomstig artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

Volgens artikel 3.16 Awb bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Gelet op het tweede lid van dit artikel, vangt deze termijn aan op de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 3 april 2015. Deze termijn eindigde op 14 mei 2015, een algemeen erkende feestdag volgens de Algemene termijnenwet en daarom is de termijn verlengd tot en met de eerstvolgende dag die niet een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag is, dus tot en met 15 mei 2015.

Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn.

De gemeente Amsterdam heeft geen mogelijkheid op elektronische wijze een zienswijze in te dienen. Volgens het bepaalde in artikel 2:15, tweede lid kunnen elektronisch verschaft gegevens en bescheiden geweigerd worden voor zover de aanvaarding daarvan tot een onevenredige belasting zou leiden.

De zienswijzen met nummer 1 tot en 13 zijn bij brief tijdig ingediend.

De zienswijze met nummer 14 en 15 zijn bij elektronische post toegestuurd. Ook deze zienswijzen zijn betrokken bij de besluitvorming.

In deze Nota van beantwoording worden de zienswijzen beantwoord, voorafgegaan door een korte samenvatting. Dit houdt overigens niet in dat onderdelen in de zienswijzen, die niet expliciet genoemd worden, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. De zienswijzen zijn integraal opgenomen in de bijlage. Een zienswijze wordt als gegrond beschouwd als deze aanleiding geeft tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

B. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

1. Adressant merkt op dat volgens artikel 4, lid 4.2.3 twee lagen onder de grond gebouwd mag worden. Voorgesteld wordt artikel 4, lid 4.1 onder h als volgt te wijzigen: "(ondergrondse) parkeervoorzieningen".

Beantwoording

De ondergrondse bouwdiepte is in het bestemmingsplan bepaald op een bouwdiepte van twee bouwlagen. De functies genoemd in de bestemmingsomschrijving kunnen in de ondergrondse

bouwlagen gerealiseerd worden. Het ligt niet in de rede om juist bij de parkeervoorzieningen dit expliciet te benoemen. Tevens is er geen reden om het gebruik van de ondergrondse bouwlagen te beperken tot alleen parkeren.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

2. Adressant stelt voor in de bestemming Gemengd-2, ook creatieve bedrijven toe te staan zoals kleding- en meubelontwerpers, architecten en reclamebureaus. Adressant verwijst hierbij naar de 'Clusterstrategie Creatieve Industrie 2014-2020'.

Beantwoording

Op de gronden met de bestemming 'Gemengd-2' zijn (onder andere) kantoren en bedrijven in de categorie 1 of 2 toegestaan. Deze bestemming maakt het mogelijk dat kantoren en bedrijven zich hier kunnen vestigen. Volgens de kantorenstrategie van Amsterdam 2011 kunnen bedrijven worden onderscheiden in 'echte bedrijven' en 'bedrijfsachtigen', kantoren kunnen worden onderscheiden in 'echte kantoren' en 'kantoorachtigen'. Kantoor- en bedrijfsachtigen worden hybride ondernemingen genoemd. Als bedrijfsachtigen worden aangemerkt, ondernemingen in de sectoren industrie, ambacht, groothandel, opslag en/of transport, die meer dan 30% van het vloeroppervlak in gebruik hebben als kantoorruimte (als gevolg van processen als automatisering of outsourcing). Als kantoorachtigen worden ondernemingen aangemerkt in de overige sectoren, die voornamelijk kantoorvloer in gebruik hebben, maar ook een aanzienlijk aandeel, namelijk minstens 30% bedrijfsvloer (bijvoorbeeld laboratorium of maquette-ruimte). Hybride creatieve bedrijven zoals kleding- en meubelontwerpers, architecten- en reclamebureaus zullen als kantoor- of bedrijfsachtigen vallen onder 'kantoor' of 'bedrijf'. Dit betekent dat de vestiging van creatieve bedrijven binnen de bestemming 'Gemengd-2' mogelijk is. De bestemming staat hiermee niet in de weg aan de doelstellingen zoals beschreven in de 'Clusterstrategie Creatieve Industrie 2014-2020'.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

3. Het bestemmingsplan maakt ligplaatsen voor woonboten aan de VOC-kade/Wittenburgervaart bij wijzigingsbevoegdheid mogelijk. De ligplaatsen zijn gesitueerd voor de Van Gendthallen. De Van Gendthallen zijn aangewezen als rijksmonument en worden door adressant uit private middelen gerestaureerd. Adressant merkt op dat de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, het Bureau Monumenten & Archeologie als ook adressant zelf, grote waarde hechten aan het aangezicht van de hallen vanaf de Wittenburgervaart. De woonboten zouden het aangezicht en de investering teniet doen. Een aanleg- en afmeerplek voor pleziervaart met een maximale ligduur van 24 uur is acceptabel. Het Oostenburgereiland wordt dan ook vanaf het water publiek bereikbaar.

Beantwoording

De bestemming 'Water' is overgenomen uit het bestemmingsplan Water, vastgesteld 27 juli 2012. In het bestemmingsplan Water zijn de gronden aangewezen voor Water met de gebiedsaanduiding 'Wro-zone-wijzigingsgebied 1'. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Water was het vastleggen

van de bestaande situatie uitgangspunt. In bepaalde gevallen is de gewenste situatie opgenomen. De meeste ingrijpende veranderingen waren:

- met betrekking tot ligplaatsen 10 meter afstand houden van historische bruggen;
- het verbeteren van een aantal belangrijke zichtlijnen in de stad;
- het bevorderen van de beleving van het water door de ruimtelijke relatie tussen water en wal weer zichtbaar te maken (bijzondere plekken).

Deze maatregelen hebben tot gevolg dat elders in de binnenstad een aantal bestaande ligplaatsen moet verdwijnen. Ten behoeve van de mogelijke verplaatsing van deze ligplaatsen zijn in het bestemmingsplan Water nieuwe ligplaatsen aangegeven, onder meer ter plaatse van de VOC-kade/Wittenburgervaart.

Het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg voorziet niet in veranderingen op dit aspect. De beoogde ontwikkelingen op Stadswerf Oostenburg zijn beschouwd in samenhang met het bestemmingsplan Water. Zo bleek het noodzakelijk, in verband met de bouw van een nieuwe brug en het belang van de stedenbouwkundige opzet van de bebouwing op eiland, op enkele plekken het bestemmingsplan Water te wijzigen. De restauratie van de Van Gendthallen en de beoogde wijzigingen in het gebruik van de Van Gendthallen staan de mogelijkheid tot het realiseren van ligplaatsen voor woonboten ter plaatse niet in de weg. In het bestemmingsplan Water zijn deze ligplaatsen reeds mogelijk gemaakt. Het standpunt dat ligplaatsen voor woonboten het aangezicht van de hallen vanaf de Wittenburgervaart teniet doen wordt niet gedeeld. Ook woonboten maken tenslotte onderdeel uit van het Amsterdamse stadsgezicht.

Met betrekking tot de wens van adressant het Oostenburgereiland te voorzien van een afmeerplek, zodat het eiland ook vanaf het water voor het publiek bereikbaar is, kan worden vermeld dat de regels van het ontwerpbestemmingsplan hierin voorzien. In de bestemming Water is, in de vorm van een afwijkingsbevoegdheid, de mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van een op- en afstapvoorziening.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan Stadswerf Oostenburg. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 2

4. De Werkspoorhallen zijn gekwalificeerd met orde 2. De onderbouwing van deze kwalificatie ontbreekt. Adressant ziet zelf geen monumentale of cultuurhistorische waarde in het pand in de huidige staat. De orde-waardering zal ertoe leiden dat het hallencomplex of delen daarvan behouden moeten blijven. Adressant meent dat de beoogde transformatie van het gebied naar een gemengd woon-werkgebied onuitvoerbaar wordt door de kwalificatie orde 2. In opdracht van adressant wordt door de sectie Heritage & Architecture van de faculteit Bouwkunde van de TU Delft een onderzoek uitgevoerd naar de cultuurhistorische waarde van de werkspoorhallen. Via de orde 2 kwalificatie, in combinatie met de restrictieve uitleg in de toelichting, worden nu al verstrekkende beperkingen ten aanzien van de Werkspoorhallen in het leven geroepen. Dit verdraagt zich niet goed met het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd door de TU Delft. Adressant verzoekt de uitleg in de toelichting en artikel 10, lid 10.2 aanzienlijk minder restrictief te formuleren, zodat in het kader van een eventuele vergunningenprocedure op

de voet van artikel 21 van de planregels ruimte overblijft voor een integrale afweging van de betrokken belangen.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze en het overlegde onderzoek van de faculteit Bouwkunde van de TU Delft is de historische waarde van de Werkspoorhallen opnieuw beschouwd. Dit heeft ertoe geleid dat op 5 januari 2016 het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum heeft besloten de hal uit 1929 van Stelplaats 3, onderdeel van de Werkspoorhallen, aan te wijzen als beschermd gemeentelijk monument. De aanwijzing is inmiddels onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming gebracht. Dit betekent dat op de verbeelding van het bestemmingsplan binnen de bestemming 'Gemengd - Uit te werken – 3' voor de hal uit 1929 de specifieke bouwaanduiding 'orde-1' is opgenomen.

Voorts volgde uit het onderzoek en de nadere beschouwing dat de waarde van de hal uit 1939 een minder belangrijk element vormt in de stedenbouwkundige structuur van het gebied. Deze hal is niet van een zo hoge kwaliteit dat de hal beschouwd kan worden als een toonaangevend element in het stadsbeeld. Dit betekent dat voor de hal uit 1939 de specifieke bouwaanduiding 'orde-2' is vervallen.

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De zienswijze is gegrond.

5. In het ontwerpbestemmingsplan zijn ligplaatsen voor woonboten binnen de bestemming Water toegestaan. Het aantal ligplaatsen is "o". Adressant hecht zeer aan vrij zicht op het water. Ligplaatsen voor woonboten belemmeren het zicht op het water. Adressant geeft in overweging de aanduidingen "specifieke vorm van water – ligplaatsen" niet op te nemen en ook de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van ligplaatsen voor woonboten te schrappen. Voor zover in de regeling het "aantal o" is opgenomen lijkt een aanduiding/wijziging voor ligplaatsen niet opportuun. Hierbij merkt adressant op dat het aantal ligplaatsen een reële waarde moet hebben. Het gebied waar ligplaatsen zijn toegestaan is ongeveer de helft kleiner dan het gebied zoals dat is opgenomen in het bestemmingsplan Water. Redelijkerwijs kan het aantal ligplaatsen dat met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk is niet meer dan 5 of 6 bedragen.

Beantwoording

Voor de beantwoording van het eerste deel van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3.

Voorts wordt opgemerkt dat bij het bestemmen van de ligplaatsen de systematiek van het bestemmingsplan Water is overgenomen. In de Oostenburgervaart ter plaatse van het gebied met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone-wijzigingsgebied' is in de maatvoering 'aantal ligplaatsen' het aantal nul opgenomen. Dit betekent dat er op dit moment nul ligplaatsen zijn ingenomen. Vervolgens is in de maatvoering 'u' het maximum aantal ligplaatsen vastgesteld op acht ligplaatsen. Binnen de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt is dit maximum reëel.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

6. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gekozen voor een globaal plan met uitwerkingsplicht. Uit de memorie van toelichting bij artikel 11 Wro blijkt dat door middel van de vaststelling van een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht door de gemeenteraad de mogelijkheid wordt geschapen om de concretisering van de ruimtelijke normstelling uit te stellen totdat het moment van verwezenlijking is aangebroken. Een plan met uitwerkingsplicht kan uitkomst bieden in de situatie dat slechts de grote lijnen van een gebiedsontwikkeling duidelijk zijn, terwijl op wezenlijke onderdelen nog verdere detaillering dient plaats te vinden. Gelet op deze uitgangspunten en het stadium van de feitelijke planontwikkelingen van de locaties van adressant, ligt deze keuze niet in de rede. Adressant ziet geen meerwaarde in de gekozen planvorm en geeft in overweging een eindbestemming te leggen op de locaties van adressant.

Beantwoording

De in de uitwerkingsregels neergelegde uitwerkingsplicht voor de bestemmingen 'Gemengd-Uit te werken - 1 t/m 4' geeft ruimte aan waar het door het college op te stellen uitwerkingsplan zal moeten voldoen. De omstandigheid dat adressant een plan voor het gebied heeft opgesteld, brengt niet met zich mee dat het college daaraan gebonden is. Er is gekozen voor een uitwerkingsplicht omdat de situering van de gebouwen en bouwvolumes nog niet vastlag bij de voorbereiding van het plan. Hoewel het totale programma is vastgelegd zijn de functies in de gebouwen en de precieze bouwhoogten nog niet bekend. De geluidssituatie in het gebied is afhankelijk van de positionering en fasering van de gebouwen in het gebied. Bij de uitwerkingsplannen zal dit nader onderzocht worden en kunnen indien nodig maatregelen getroffen worden. Akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat de geluidbelastingen zodanig zijn dat de woningbouw gerealiseerd kan worden. Het vaststellen van hogere waarden kan worden uitgesteld tot voor de vaststelling van het uitwerkingsplan. Op dat moment is de precieze locatie van de gebouwen en de mogelijke geluidafschermdende bebouwing bekend. De keuze voor een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht geeft de nodige vrijheid aan ontwikkelaars en legt de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen en de ruimtelijke kenmerken in voldoende mate vast.

De zienswijze geeft geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 3

7. In het plangebied bevindt zich een vrijstaand gasdrukmeet- en regelstation (een vrijstaand gebouw). Het gebouw is een type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Op het station zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) van toepassing. In het kader van de ruimtelijke uitstraling van het station gelden de veiligheidsafstanden volgens artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit. Aangrenzend aan het gebouw is een bouwvlak geprojecteerd. Adressant verneemt graag hoe hier mee wordt omgegaan.

Beantwoording

Ten behoeve van de beoordeling van het aspect Externe Veiligheid is voor het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg een veiligheidsstudie uitgevoerd. In de veiligheidsstudie is een inventarisatie

gedaan naar de risicobronnen in en nabij het plangebied. Bij deze inventarisatie is het gasdrukmeet- en regelstation onterecht niet meegenomen en daarom is een aanvullend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn in de toelichting beschreven en het aanvullend onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Volgens het bepaalde in artikel 3.12 lid 6 gelden voor een gasdrukmeet- en regelstation de volgende veiligheidsafstanden: binnen 10 meter geen kwetsbare objecten en binnen 4 meter geen beperkt kwetsbare objecten. Naar aanleiding van de zienswijze is een gebiedsaanduiding "veiligheidszone – externe veiligheid" aan de gronden rondom het gebouw gelegd, binnen deze zone zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan.

De zienswijze geeft aanleiding tot een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan Stadswerf Oostenburg. De zienswijze is gegrond.

Adressant 4

8. Op de digitale verbeelding van het bestemmingsplan ontbreken wegen in het bouwblok gesitueerd tussen het INIT-gebouw, de Oostenburgerkade en de Van Gendhallen. Het is onduidelijk hoeveel woningen en bedrijfsruimte in het bouwblok gerealiseerd kunnen worden en het risico bestaat dat er meer dan wenselijke hoeveelheden woningen en bedrijfsruimten worden gerealiseerd.

Beantwoording

De gronden waarop het bouwblok wordt gesitueerd zijn aangewezen als 'Gemengd-Uit te werken-4'. Dit is een globale bestemming. Dit betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan het college van burgemeester en wethouders de plicht meegeeft om deze bestemming uit te werken in een uitwerkingsplan, overeenkomstig de regels die hiervoor in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Op de verbeelding/plankaart is nu voor deze bestemming slechts één groot gekleurd vlak te zien. Uit de regels kan worden opgemaakt hoe dit vlak kan worden uitgewerkt in een stratenpatroon met kavels en gebouwen. Zo is onder andere geregeld dat binnen deze bestemming buurtontsluitingswegen zijn toegestaan. Voorts dient binnen een afstand van 25 meter ter plaatse van de aanduiding 'relatie' een buurtontsluitingsweg te worden aangelegd. Ook is in de uitwerkingsregels het maximum programma vastgelegd. Dit maximum is tevens het wenselijke programma. Meer realiseren dan hetgeen in de regels is vastgelegd, staat het bestemmingsplan niet toe. Het uitwerkingsplan kan na vaststelling van het bestemmingsplan in procedure worden gebracht. Terinzagelegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen maakt hiervan onderdeel uit.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

9. Adressant twijfelt aan de bereikbaarheid van de gebouwen voor hulpdiensten omdat de wegenstructuur niet vastligt.

Beantwoording

Ook de gemeente hecht uiteraard aan een goede en snelle bereikbaarheid van branden en ongevallen. In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland. Op dat moment

heeft deze geen opmerkingen gemaakt. Aanvullend heeft over het bestemmingsplan mondeling overleg plaatsgevonden met de Brandweer. Deze heeft aangegeven dat het te ontwikkelen gebied voldoende bereikbaar is in geval van branden en ongevallen.

De inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de gemeentelijke bouwverordening. De eisen voor brandveiligheid, waaraan een nieuw gebouw moet voldoen, zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte en opstel mogelijkheden voor voorzieningen voor de fysieke veiligheid.

De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

10. De brug over de Oostenburgervaart is onvoldoende onderbouwd. De brug leidt naar een doodlopend terrein. Van enige verkeerscirculatie is dan geen sprake.

Beantwoording

In eerste instantie wordt verwezen naar de beantwoording van het onderdeel van deze zienswijze met nummer 8. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat bij de uitwerking van het bestemmingsplan (in een uitwerkingsplan) rekening wordt gehouden met een goede aansluiting van de brug op de aan te leggen wegen in het bouwblok. Ook de gemeente heeft belang bij een goede verkeerscirculatie op en rond het plangebied en de aansluiting van wegen en (fiets)paden op wegen en paden in de (directe) omgeving. Het bestemmingsplan geeft voldoende mogelijkheden en ruimte voor de aanleg van wegen en paden ter plaatse van het bouwblok.

De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

11. Adressant meent dat het verkeerskundig rapport onvolledig is, omdat geen rekening is gehouden met de (gevolgen van) de verkeerscirculatie op, van en naar het bouwblok. Hierbij wijst adressant ook op het aspect van de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Beantwoording

Om de verkeersproductie en de verkeerskundige consequenties van het toevoegen van het beoogde programma in beeld te krijgen is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek heeft betrekking op het gehele gebied Stadswerf Oostenbrug. De resultaten van het onderzoek maken deel uit van de toelichting en het onderzoek is integraal als bijlage bij het plan gevoegd. In het verkeerskundig onderzoek zijn onder andere verkeersprognoses voor 2025 opgesteld en analyses van de kruispunten buiten het plangebied verricht. Het plangebied is gemodelleerd. Het model is een vereenvoudiging van de (complexe) werkelijkheid. Bij prognoses is sprake van een verwachting over de toekomstige ontwikkeling in de ruimtelijke structuur, de economische ontwikkeling en het verkeers- en vervoerbeleid. De belangrijkste waarde van een verkeersmodel is het verschaffen van inzicht in de verschillen tussen varianten en maatregelen, niet het exact voorspellen van intensiteiten in de toekomst. Dit heeft tot voordeel dat iets andere ontwikkelingen niet direct tot andere milieuberekeningen hoeven te leiden. In dit geval is sprake van een uit te werken bestemming. Dit betekent dat de precieze invulling van het programma, de situering van de gebouwen en de openbare ruimte nog niet exact bepaald is. Binnen het bouwblok zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer rijden. Het detailniveau van het verkeersmodel is voldoende om het verkeer op de belangrijkste wegen redelijk nauwkeurig te voorspellen. Het verkeersmodel richt zich op een maatgevende periode, in dit

geval de avondspits van een representatieve werkdag. Dit is een gangbare methode. Het detailniveau van het netwerk en de grootte van het studiegebied en de tijdsperiode verschaffen voldoende inzicht in de verkeersintensiteiten in het gebied.

De effecten van de planontwikkeling (en de daarmee samenhangende verkeersaantrekkende werking) op de luchtkwaliteit binnen en buiten het plangebied zijn door middel van onderzoek inzichtelijk gemaakt. Uit de uitkomsten van dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de planontwikkeling.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

12. De feitelijke bouwhoogte zal hoger zijn dan de maximale bouwhoogte van 19 meter. Technische installaties tellen niet mee bij de vaststelling van de bouwhoogte. Omliggende bebouwing is veel lager. Het bouwblok zal een dissonant zijn in de omgeving.

Beantwoording

Volgens de uitwerkingsregels zijn ter plaatse van het bestemmingsvlak 'Gemengd-Uit te werken-4', drie verschillende maximale bouwhoogten toegestaan: 26 meter direct tegenover de Van Gendthallen, 12 meter aan de Oostenburgerdwarsvaart en 19 meter in de rest van het bestemmingsvlak. Binnen deze hoogten wordt, rekening houdend met de bouwhoogten in de omgeving, de gewenste nieuwbouw mogelijk gemaakt.

De maximale bouwhoogten kunnen niet overal optimaal worden benut, omdat het maximum aantal vierkante meters brutovloeroppervlak (het programma) dat volgens de uitwerkingsregels in dit bouwblok is toegestaan, geen compacte bebouwing tot de maximale bouwhoogten mogelijk maakt. Dit betekent dat binnen de maximale bouwhoogte van 19 meter bebouwing zal ontstaan die in hoogte varieert tussen vier en zes bouwlagen. Dit sluit aan op het aantal bouwlagen van de bebouwing dat in de omgeving veel voorkomt. Het standpunt dat het bouwblok een dissonant zal zijn in de omgeving deelt het college dan ook niet.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is de maximale bouwhoogte aan de Oostenburgerdwarsvaart in het ontwerpbestemmingsplan verlaagd van 19 naar 12 meter.

Tot slot wordt opgemerkt dat overschrijding van de maximum bouwhoogte voor ondergeschikte bouwdelen, zoals adressant stelt, volgens de algemene regels van het bestemmingsplan inderdaad mogelijk is. Dit is echter niet geformuleerd als een direct recht, overschrijding kan pas plaatsvinden als het bevoegd gezag bereid is van de bouwhoogte af te wijken. Dit betekent dat altijd een afweging plaatsvindt. Overschrijding van de maximum bouwhoogte mag in ieder geval niet leiden tot een extra bouwlaag.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

13. De bebouwing van het bouwblok kan zich uitstrekken tot aan de waterrand. Dit heeft de consequentie dat er aan de waterrand niet gerecreëerd kan worden.

Beantwoording

Adressant merkt terecht op dat, als tot aan de waterrand gebouwd wordt, op die plek geen openbare ruimte is met recreatiemogelijkheden. Dit is een bewuste keuze. Naast de grotendeels openbare kades van Stadswerf Oostenburg, maakt het bestemmingsplan op deze locatie een ander gebruik van de

waterrand mogelijk. Dit leidt tot een gevarieerd gebruik van de kades, waarbij de inzet is om in het gehele gebied verschillende plekken aan het water te creëren, met een verschillend verblijfskarakter. Het bestemmingsplan regelt dat de hoek van beide vaarten onbebouwd moet blijven, deze heeft de bestemming Verkeer. Voorts is in de uitwerkingsregels voor de bestemming 'Gemengd-Uit te werken-4' bepaald dat aan de kade nog twee openbare plekken moeten worden gerealiseerd. Op deze drie plekken kan wel aan de waterrand gerecreëerd worden. De openbare verblijfsplekken aan het water zijn belangrijke elementen in dit gebied en de realisatie daarvan is dan ook geborgd in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

14. Adressant meent dat er onvoldoende recreatiemogelijkheden zijn voor nieuwe bewoners en in het bijzonder nieuwe bewoners met kinderen. De plek waar gerecreëerd kan worden is niet duidelijk en de gevolgen voor de omgeving zijn onvoldoende onderzocht.

Beantwoording

Op Stadswerf Oostenburg zal in hoge dichtheden worden gebouwd. De wens om hier een (binnen)stedelijk leefmilieu tot stand te brengen is bepalend voor de verhouding bebouwde ruimte / onbebouwde (open) ruimte. Niettemin voorziet het bestemmingsplan in een minimum aan open ruimte waar gerecreëerd kan worden. Zo is in het bestemmingsvlak 'Gemengd-Uit te werken-1' voorzien in een plein(en) met een oppervlak van tenminste 1.200 m² en in het bestemmingsvlak 'Gemengd-Uit te werken-4' moeten tenminste twee (kleinere) pleinen aan het water worden gerealiseerd. Ook is op de hoek van de vaarten een plein geprojecteerd (bestemming Verkeer). Verder zijn de Jacob Bontiusplaats en de VOC-kade ruim gedimensioneerd, zodat ook daar verschillende vormen van recreatie (waaronder spelen) mogelijk zijn. Het college acht hiermee de recreatiemogelijkheden in het gebied voldoende.

Inmiddels is in het Masterplan Openbare ruimte voor Stadswerf Oostenburg de inrichting van de openbare ruimte verder uitgewerkt. Met concrete inrichtingsvoorstellen is in dit plan inzichtelijk gemaakt op welke manier de openbare ruimte in de toekomst gebruikt kan worden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

15. Adressant vermoedt dat het terrein voor een te hoge prijs is gekocht. Adressant verwacht dat de eigenaar zich zal laten leiden door economische motieven. Daarnaast vreest adressant leegstand van woningen en bedrijfsruimten.

Beantwoording

Het gebied Stadswerf Oostenburg leent zich uitstekend voor de ontwikkeling van een stedelijk leefmilieu met een menging van functies. Bovendien is in het coalitieakkoord 2014-2018 de ambitie vastgelegd dat de woningbouwproductie in Amsterdam opgevoerd zal worden naar 5000 woningen per jaar in 2018. Voorliggende ontwikkeling draagt bij aan deze ambitie. Amsterdam blijft onverminderd populair als stad om te wonen en stad om te werken. De vrees voor leegstand zoals adressant deze verwoordt, deelt het college dan ook niet.

Het vermoeden dat het terrein voor een te hoge prijs is gekocht laat het college aan adressant. Het college wijst adressant er wel op dat het deel van het plangebied waar adressant zich met name op richt, al sinds lange tijd in eigendom is van het Rijksvastgoedbedrijf. Het oorspronkelijke eiland Oostenburg is in de 17^e eeuw aangelegd voor de VOC. In 1795 is de Staat, later het Rijksvastgoedbedrijf, als eigenaar in de plaats getreden van de VOC. Van een recente aankoop van dit terrein is dan ook geen sprake.

Met het bestemmingsplan wordt het juridisch-planologisch toetsingskader vastgelegd, waarbinnen huidige dan wel toekomstige eigenaren, al dan niet geleid door economische motieven, haalbare plannen kunnen ontwikkelen.

Tot slot is het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het bestemmingsplan begrepen kosten verzekerd bij anterieure overeenkomst met de eigenaren. De financiële haalbaarheid staat niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 5

16. Bouwhoogten

- a. De toegestane bouwhoogten en het aantal torens is hoger dan aanvankelijk is geschetst in het werkboek "De ontwikkeling op weg" uit 2012;
- b. Garanties dat de gewenste variatie in bouwhoogten daadwerkelijk worden gerealiseerd ontbreken;
- c. Adressant stelt voor geen torens van 4,2 meter aan de VOC-kade te projecteren, maar meer hoogbouw langs het spoor mogelijk te maken;
- d. De bouwhoogte in de drie blokken in deelplan Lijnbaan die direct grenzen aan de Czaar Peterbuurt moet verlaagd worden tot maximaal 15 meter zodat de bebouwing aansluit op de bebouwing van de Conradstraat. Een lagere bouwhoogte doet meer recht aan het beeldbepalende karakter van de bakkerij en de portierswoning.

Beantwoording

- a. *In het werkboek "De ontwikkeling op weg" uit 2012 beschrijft Stadgenoot haar visie op het terrein. Het is correct dat zich gedurende het gehele planproces wijzigingen hebben voorgedaan in de onderdelen bouwhoogte en maximaal programma, waaronder inderdaad een hoger aantal torens. Het is het resultaat van een planproces dat een aantal jaren in beslag heeft genomen.*
Nadat in mei 2013 de stadsdeelraad van stadsdeel Centrum het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling heeft vastgesteld is in een aantal sessies met omwonenden en andere belangstellenden in Pakhuis de Zwijger de visie van Stadgenoot nader uitgewerkt en verfijnd. Dit heeft geleid tot het concept-ontwerpbestemmingsplan Stadswerf Oostenburg. Na een informatie- en inspraakbijeenkomst, waarna schriftelijke inspraakreacties konden worden ingediend, is het plan opnieuw aangepast en als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gegaan. Tijdens het planvormingsproces is steeds gezocht naar een juiste verhouding tussen maximale bouwhoogten en maximaal programma (in m² brutovloeroppervlak), waarbinnen

zich een aangenaam en nieuw stedelijk leefmilieu, te midden van een bestaand stedelijk gebied, kan ontwikkelen.

De wijzigingen in bouwhoogte en programma zijn het resultaat van verder uitgewerkte studies naar de gewenste verkaveling en bebouwingstypologie. Hierbij zijn ook de ingebrachte reacties tijdens de sessies in Pakhuis de Zwijger en de inspraakreacties gewogen. Uiteraard speelt ook de financiële uitvoerbaarheid een rol, niettemin mag dit niet ten koste gaan van de gewenste kwaliteit van het leefmilieu.

De verdere uitwerking heeft in het ontwerpbestemmingsplan over het hele plangebied (excl. Van Gendthallen, hiervoor is in de regels geen maximum programma vastgelegd) geleid tot een vergroting van 14.000 m² brutovloeroppervlak t.o.v. het concept-ontwerpbestemmingsplan. Ook is beoogd bij te dragen aan de variatie in bouwhoogte door (t.o.v. het concept-ontwerp) in het ontwerpbestemmingsplan de bouwhoogte aan VOC-kade en Dijkgracht te verlagen van 32 meter naar 26 meter en het aantal torens te verhogen van vijf naar zes. In de visie van Stadgenoot uit 2012 waren vier torens opgenomen. Nu het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum op 5 januari 2016 één van de Werkspoorhallen heeft aangewezen als gemeentelijk monument zijn de onderdelen bouwhoogte en programma nogmaals gezien.

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan niet gewijzigd. De zienswijze is ongegrond.

- b. *In het ontwerpbestemmingsplan is voor de nieuw te bebouwen delen van het plangebied gekozen voor globale, uit te werken bestemmingen. Het onderdeel 'gevarieerde bouwhoogten' uit de visie van Stadgenoot is daarom niet direct in het bestemmingsplan terug te vinden. Toch waarborgen de verschillende bouwhoogten op de plankaart/verbeelding, in combinatie met de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan een zekere variatie in bouwhoogte. Het gaat hier om:*

- het maximum aantal torens dat verspreid over drie deelgebieden met verschillende bouwhoogten is toegestaan, per toren is een maximale footprint opgenomen;*
- het maximale programma dat in m² bvo per globale bestemming is vastgelegd staat niet toe dat de maximale bouwhoogte overal volledig wordt benut;*
- per deelgebied is een maximale kavelbreedte vastgelegd.*

Binnen deze regels moet de globale bestemming in een uitwerkingsplan worden uitgewerkt. In de uitwerkingsplannen zal de gevarieerde bouwhoogte meer tot uitdrukking komen.

Niettemin zijn naar aanleiding van de zienswijze en het besluit tot aanwijzing van één van de Werkspoorhallen tot gemeentelijk monument (besluit Algemeen Bestuur bestuurscommissie Centrum d.d. 5 januari 2016) de onderdelen bouwhoogte en programma opnieuw gewogen en worden de volgende wijzigingen voorgesteld ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:

- verlagen van het programma in het deelgebied VOC-kade van 79.000 m² naar 75.000 m² bvo;*
- vastleggen van de positie en de bouwhoogte van de torens, waarbij de bouwhoogte van de torens varieert tussen 39 en 52 meter;*

- verhogen van het programma in het deelgebied Lijnbaan van 31.000 m² naar 33.000 m² (gevolg van ophogen toren);
- verhogen van het programma in het deelgebied Dijkgracht van 34.000 m² naar 36.000 m² (gevolg van wens meer gemeenschappelijke parkeerruimte te kunnen realiseren).

Behalve programma en bouwhoogte geeft bovenstaande ook aanleiding tot wijziging van de grens tussen de bestemmingen Verkeer en Gemengd-3 Uit te werken, voor wat betreft het deel van deze grens dat ligt op de VOC-kade, ten noorden van het insteekhaventje. Met het oog op het behoud van de Werkspoorhal uit 1929, mogelijke sloop van de hal uit 1939 en de wens ook aan dit deel van de kade een prettige verblijfsruimte te realiseren en een ruime entree voor een hotel, is de minimale maat van de VOC-kade hier vastgelegd op 13,5 meter. De sprong in de bestemmingsgrens (en dus ook de rooilijn) zoals deze in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen wordt hierdoor een stuk kleiner, zodat de samenhang in gebruik en beleving van de gehele kade beter gewaarborgd blijft.

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De zienswijze is gegrond.

- c. *Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt deels verwezen naar onderdeel b. Aanvullend kan worden opgemerkt dat het college voorstelt de positie en de bouwhoogte van de torens als volgt te regelen:*
- *in de deelgebieden Lijnbaan en VOC-kade mag aan de Dijkgracht elk een toren worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 52 meter, voor het deelgebied VOC-kade geldt dat de toren specifiek op de hoek Dijkgracht/VOC-kade dient te worden gepositioneerd;*
 - *in het deelgebied VOC-kade mag aan de VOC-kade, ten zuiden van de Werkspoorhal, een toren worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 39 meter;*
 - *in het deelgebied VOC-kade mogen aan de Oostenburgermiddenstraat twee torens van maximaal 46 meter worden gerealiseerd, waarvan één op de hoek met de Jacob Bontiusplaats en één direct ten noorden van de Werkspoorhal;*
 - *in het deelgebied Dijkgracht mag aan op de hoek van de Dijkgracht/Oostenburgermiddenstraat een toren worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 42 meter.*

Overeenkomstig de wens van adressant staat deze regeling een toren met een bouwhoogte van 42 meter aan de VOC-kade, niet toe.

In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het gebied Stadswerf Oostenburg binnen de 2 km zone rondom het UNESCO gebied ligt. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is vastgelegd dat bij hoogbouw hoger dan 30 meter binnen deze zone een Hoogbouweffectrapportage (HER) moet worden opgesteld. Hoogbouwaccenten op de juiste plek kunnen de kwaliteit van het open silhouet versterken. De HER is opgesteld en ter advisering voorgelegd aan de commissie Hoogbouw. De commissie Hoogbouw concludeert dat het plan in overeenstemming is met de structuurvisie en merkt op dat voorkomen moet worden dat de hoogteaccenten op een lijn worden geplaatst waardoor visueel een wand ontstaat. Het advies van de commissie Hoogbouw is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Bij het

positioneren van alle torens langs het spoor ontstaat deze ongewenste visuele wand.

Gekozen is voor de nodige spreiding van de torens in het gebied, hetgeen ook bijdraagt aan de gewenste variatie in bouwhoogte in het gehele plangebied en het voorkomen van de visueel dichte wand.

Tot slot wil het college nog opmerken dat de beelden op blz. 5 en 6 van de zienswijze niet juist lijken, zodat onterecht de suggestie wordt gewekt dat het bestemmingsplan een bebouwingwand van 42 meter hoogte mogelijk maakt aan de VOC-kade. Juist om een dergelijke bebouwingwand te voorkomen is in de regels van de bestemming 'Gemengd-Uit te werken-3' opgenomen dat de te ontwikkelen kavels in dit deelgebied een maximale breedte mogen hebben van 24 meter. De lengte van de VOC-kade is ongeveer 190 meter. Hieruit kan afgeleid worden dat het lijkt of in de genoemde beelden gebouwen zijn weergegeven die ruim breder zijn dan 24 meter.

Uit een bezonningsstudie blijkt dat de schaduwwerking van de torens, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, op de woonbebouwing aan de overzijde van de Wittenburgervaart beperkt is. Dit heeft te maken met de gunstige ligging op de zon en het feit dat de torens maximaal 24 meter breed mogen zijn. Op zowel 21 maart als 21 september heeft een toren direct naast Roest alleen vroeg in de ochtend effect op het zonlicht voor een aantal woningen op de onderste bouwlagen van het Vierwindenhuis aan de Wittenburgervaart. Met de voorgestelde wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan zoals beschreven onder b. en c. zijn deze effecten op het zonlicht nog beperkter.

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De zienswijze is gegrond.

- d. *Binnen een maximale bouwhoogte van 19 meter kan bebouwing worden gerealiseerd die in hoogte varieert tussen vier en zes bouwlagen. Het maximale programma sluit immers uit dat overall bebouwing komt met een bouwhoogte van maximaal 19 meter. Dit aantal bouwlagen sluit aan op het aantal bouwlagen van de bebouwing dat in de Czaar Peterbuurt veel voorkomt. Toch ziet het college aanleiding in deze zienswijze de bouwhoogte van de nieuwbouw die directe aansluit op de bestaande bebouwing aan de Conradstraat te verlagen naar 17,5 meter. Met deze bouwhoogte wordt voorkomen dat direct tegenover de bestaande bebouwing aan de Conradstraat bebouwing van zes bouwlagen komt. Binnen 17,5 meter kan hier maximaal vijf bouwlagen worden gerealiseerd.*

De Bakkerij en de portierswoning wijken wat betreft typologie af van de bebouwing in bouwblokken van de Czaar Peterbuurt en de bouwblokken die worden beoogd op Stadswerf Oostenburg. Het zijn zelfstandige, alzijdige gebouwen, ooit specifiek gebouwd voor een bepaalde functie. Juist door met de nieuwe bouwblokken aan te sluiten op de bouwblokken in de Czaar Peterbuurt wordt recht gedaan aan de individuele positie en het beeldbepalende karakter van deze twee gebouwen. Voor wat betreft de portierswoning wordt dit nog meer benadrukt door de positionering aan het plein. Een verdere verlaging van de bouwhoogte naar 15 meter zoals adressant voorstelt acht het college daarom niet aan de orde.

De zienswijze geeft aanleiding voor wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

17. Adressant acht het van belang het eilandkarakter van het gebied te benadrukken door rondom het gebied openbare kades te realiseren. Adressant wijst in dit verband op de 'Watervisie Amsterdam 2012' waarin de kwaliteit en belang van openbare kades beschreven wordt.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet in een openbare kade van tenminste 70% rondom het eiland. Alleen in het plandeel met de bestemming 'Gemengd – Uit te werken 4' is bebouwing tot aan het water toegestaan, overigens geen voorwaarde. Mocht bebouwing tot aan het water worden gerealiseerd, is ook in dit plandeel voorzien in open plekken aan het water. Het deels niet-openbaar zijn van een kade doet niets af aan het eilandkarakter. Beoogd is een gevarieerd werk- en woongebied. Variatie in functies, bouwhoogte, kavelbreedte en in karakter en gebruik van de openbare ruimte maken hiervan onderdeel uit. Aanvullend wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze met nummer 14 (adressant 4.).

De Watervisie Amsterdam beschrijft een toekomstbeeld en maatregelen die genomen kunnen worden om het toekomstbeeld te bereiken. Een van de beschreven maatregelen om de relatie van de stad met het water te versterken is het toegankelijk maken van kades. Dit betekent niet dat nergens bebouwing aan het water mag staan of dat alle kades openbaar zouden moeten zijn. Het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg borgt voldoende zicht op het water en toegankelijke kades, bovendien is aan het water ruim voorzien in openbare ruimte om te recreëren. Het plan voldoet daarmee aan de uitgangspunten zoals deze zijn neergelegd in de Watervisie Amsterdam.

De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

18. Het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is niet in overeenstemming met het bestemmingsplan Water. Het is niet duidelijk welk bestemmingsplan geldt ter plaatse van de ligplaatsen voor woonboten. Het aantal ligplaatsen voor woonboten komt niet voor op de digitale verbeelding.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen met nummers 3 en 5. Het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg treedt volgens het bepaalde in artikel 3.8, vijfde lid Wet ruimtelijke ordening, in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn is afgelopen en geen verzoek om schorsing is ingediend. Tot de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenbrug geldt het bestemmingsplan Water.

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan niet gewijzigd. De zienswijze is ongegrond.

19. De bouwdichtheid wordt in elke planversie verder opgevoerd en vormt nu een bedreiging voor de totstandkoming van een aantrekkelijk leefklimaat. Ten opzichte van het concept-ontwerpbestemmingsplan is het programma zonder motivatie vergroot met 20.000 m². De toename van een bouwdichtheid met 5-11% is onaanvaardbaar hoog.

Beantwoording

Volgens de structuurvisie is het gebied Stadswerf Oostenburg aangewezen als 'uitrol centrumgebied'. Het gebied wordt ontwikkeld tot een gebied behorend bij het hoogstedelijk centrumgebied. In dit gebied wordt voorzien in een groot aantal woningen. De uitrol van het centrumgebied manifesteert zich het sterkst via dit grote aantal extra woningen die zullen worden gebouwd in het gebied dat nu een werkgebied betreft en zal bij het hoogstedelijk centrumgebied gaan behoren. Het wordt ontwikkeld tot een sterk stedelijk leefmilieu met een compacte bouw met een hoge bouwintensiteit, appartementen, hoogbouwaccenten en menging van functies. De stedenbouwkundige opzet van het gebied en de bebouwingsdichtheid sluiten aan bij omliggende wijken en gebieden in de stad met het bijbehorende hoogstedelijk milieu en wordt aanvaardbaar geacht.

In het ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het concept-ontwerpplan sprake van een toename van 14.000 m² (ipv 20.000 m² waarover adressant schrijft) in de nieuw te bouwen delen van het gebied. Met de voorgestelde wijzigingen in het maximum vloeroppervlak in de deelgebieden Lijnbaan, Dijkgracht en VOC-kade (de bestemmingen Gemengd-Uit te werken 1t/m3) is nog sprake van een toename in oppervlak van 10.000 m² tussen concept-ontwerpplan en ontwerpplan. Zie hiervoor ook de beantwoording van onderdeel 16b van deze zienswijze.

De zienswijze leidt tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

20. Adressant wenst een buurt waarin arm en rijk, jong en oud, alleenstaanden en gezinnen in alle deelgebieden moeten voorkomen. Om het ontstaan van getto's te voorkomen is menging per deelgebied gewenst. In het bestemmingsplan is slechts een percentage sociale huurwoningen in het plangebied vastgelegd. De door adressant voorgestane menging is hiermee niet geborgd.

Beantwoording

In de "Woonvisie van Amsterdam 2020" is het woonbeleid van Amsterdam neergelegd. Het gebied Stadswerf Oostenburg maakt volgens de 'Woonvisie Amsterdam tot 2020' deel uit van de centraal stedelijke zone. De centraal stedelijke zone is een gebied waar veel mensen willen wonen, de dichtheid van bebouwing, voorzieningen en activiteiten zijn hoog. In dit gebied is veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. Bij nieuwe ontwikkelingen is gekozen voor woningen voor mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen wonen en voor woningen voor ouderen. Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. De ontwikkeling van het gebied Stadswerf Oostenburg is in overeenstemming met en sluit aan op de 'Woonvisie Amsterdam 2020'. In het gebied Stadswerf Oostenburg wordt ingezet op een hoogstedelijk woonmilieu, er wordt aanbod gecreëerd in het middensegment, daarbij is voldoende aandacht voor menging in het gebied. Het ontwerpbestemmingsplan regelt dat binnen het plangebied het percentage sociale huurwoningen dat wordt gebouwd tenminste 20% bedraagt. Dit betekent echter niet dat de sociale woningbouw over elk deelgebied evenredig verdeeld moet worden. Vanwege de ligging in het stedelijk gebied, de beoogde verwevenheid met de omliggende buurt, de schaal van het gebied en het voorgestelde gemengd programma met ca. 1.100 woningen, ca. 115.000 m² werken/voorzieningen en maximaal 13 horecavoorzieningen is wat betreft het college zorg voor het ontstaan van getto's niet aan de orde.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

21. Horeca

- a. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan de VOC-kade voor de vestiging van acht horecagelegenheden. De VOC-kade ligt in een woonbuurt, alleen gescheiden door het water van de Wittenburgervaart, wat het geluid ver laat dragen. Adressant verzoekt, behalve de horeca in nieuwe hotels groter dan 1.000 m² en de bestaande/vergunde horeca niet meer horeca toe te staan aan de VOC-kade in het gebied Gemengd – Uit te werken 3.
- b. Vanwege mogelijke geluidsoverlast acht adressant horeca op de kop van de Oostenburgervaart in de bestemming Gemengd – Uit te werken 1 niet gewenst.

Beantwoording

- a. *Met het plan wordt beoogd een stedelijk leefmilieu te creëren, met een menging van functies. Horecavoorzieningen horen thuis in een dergelijk leefmilieu en dragen bij aan de levendigheid van het gebied. Wat adressant precies bedoelt met deze opmerkingen is niet helemaal duidelijk. Gezien het feit dat hij benoemt dat geluid over water ver draagt vreest hij waarschijnlijk vooral ook bij mooi weer overlast, omdat dan de bij de horeca in gebruik zijnde terrassen druk worden bezocht. Terrassen bij horecavoorzieningen zijn in de openbare ruimte (onder bepaalde voorwaarden) toegestaan, ook aan de VOC-kade. In veel situaties in de (binnen)stad leiden deze niet tot overlast. Om op voorhand een dergelijk gebruik van het gebied uit te sluiten acht het college dan ook niet wenselijk. Er bestaat altijd de mogelijkheid nadere afspraken te maken over gebruik van een terras, mocht blijken dat geluidsoverlast t.g.v. het terrasgebruik het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar aantast.*

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

- b. *Verwezen wordt naar de beantwoording van onderdeel a. van deze zienswijze. Een horecavoorziening kan, ook op de kop van de Oostenburgervaart, bijdragen aan de gewenste levendigheid van het gebied. Niet elke horecavoorziening leidt tot overlast. Ook hier acht het college het dan ook niet wenselijk deze locatie op voorhand uit te sluiten voor vestiging van een horecavoorziening.*

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

22. De status van de architectonische waarde van de Langhouthallen zou verhoogd moeten worden van orde 2 naar orde 1.

Beantwoording

Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze met nummer 4.

De zienswijze leidt tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

23. Het plan garandeert niet dat er voldoende groen komt.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze met nummer 14. In de bestemming 'Verkeer' en in de uit te werken bestemmingen zijn groenvoorzieningen en verblijfsruimten zonder meer overal toegestaan. In de bestemmingsvlakken met de bestemmingen Gemengd – 1 t/m 4 Uit te werken is de verhouding tussen de maximale bouwhoogte en het maximum aantal meters brutovloeroppervlak verder bepalend voor de hoeveelheid open ruimte die, naast de minimaal vastgelegde plekken, ontstaat in de nog te bebouwen deelgebieden.

Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte doet het bestemmingsplan geen uitspraken en geeft het inderdaad geen garanties voor aanplant van bomen of aanleg van gras. Daarvoor is een Masterplan Openbare Ruimte opgesteld dat in het voorjaar van 2016 door het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum zal worden vastgesteld.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

24. Langs de spoorbaan moet een geluidscherm komen. In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met hinderlijk piepende wielen in de bocht en de overlast van goederentreinen in de nacht. Ook dient rekening gehouden te worden met de plannen van Prorail om het emplacement te herinrichten met onder meer een vrije kruising zodat de maximumsnelheid van de treinen verhoogd kan worden van 40 naar 60 km/uur. Als maatregel wordt voorgesteld het plaatsen van een scherm langs het gehele spoortracé.

Beantwoording

Het ingenieursbureau DPA heeft onderzocht wat de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen zal zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift 2012 (RMV2012) en hierbij is gebruik gemaakt van de Standaard Rekenmethode II van het RMV2012). In de rekenmethode voor het berekenen van het spoorweglawaai op het hoofdspoornet (Wet geluidhinder) wordt geen rekening gehouden met het optreden van booggeluid. De rekenmethoden berekenen gemiddelde geluidniveaus (formeel een jaargemiddelde geluidbelasting (L_{den}) en geen piekniveaus. In het gebruikte model (Geomilieu) wordt bij bogen geen rekening gehouden met de verlaagde geluidsemissie ten gevolge van de principieel lagere rijnsnelheid van het materieel. Dit ter compensatie van een beperkt effect van booggeluid. Booggeluid zal meestal ontstaan bij specifieke weersomstandigheden, zeer droog weer of een snel opdrogende spoorstaaf direct na een regenbui, zijn omstandigheden waardoor booggeluid makkelijker kan ontstaan.

Vanwege het emplacement Dijkgracht is een schatting gedaan van de optredende geluidniveaus als gevolg van het emplacement. Er zullen deels maatregelen in de vorm van dove gevels of vliesgevels moeten worden toegepast. De haalbaarheid van deze maatregelen is voldoende aangetoond. Hierbij wordt verwezen naar paragraaf 5.4 van het akoestisch onderzoek.

In het kader van het "Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam" wordt voorgesteld ter hoogte van de Dijkgracht een zogenaamde 'vrije kruising' te realiseren. Deze maatregel is onderdeel van een reeks vernieuwingen rond van het spoor rond Amsterdam Centraal Station met als doel uiterlijk in 2028 6 intercity's en 6 sprinters per uur per richting te laten rijden. Ook gaan treinen in Amsterdam sneller rijden en blijft er voldoende ruimte voor het goederenvervoer. De vrije kruising moet ervoor zorgen dat treinen vanuit verschillende richtingen (Utrecht en Amersfoort) elkaar soepeler kunnen kruisen. Deze maatregelen betekent impact op de woon- en leefomgeving van de Amsterdammers. Komend jaar wordt hier onderzoek naar gedaan. Er wordt een Milieueffectrapportage opgesteld en een Tracéwetprocedure doorlopen (Tracébesluit gepland in 2019). Waar nodig worden maatregelen getroffen om de toekomstige impact van het spoor op de omgeving te beperken. Of een geluidscherm zoals adressant voorstelt een dergelijke maatregel is, is op dit moment nog niet bekend.

Het akoestisch onderzoek voldoet aan de eisen zoals deze volgen uit het Reken- en meetvoorschrift 2012. De geluidbelastingen zijn berekend voor wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai. Uit onderzoek volgt dat de geluidbelasting op de nieuw geprojecteerde woningen de voorkeursgrenswaarden overschrijden en in sommige gevallen wordt ook de maximale ontheffingswaarde overschreden. Daar waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, zal de woning worden uitgevoerd met een dove gevel of een vliesgevel. Voor het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat er geen akoestische belemmeringen zijn bij de uitvoering van het plan. Bij de uitwerkingsplannen zal nader akoestisch onderzoek worden gedaan en zo nodig maatregelen worden getroffen en/of hogere waarden worden vastgesteld.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

25. Volgens de toelichting is met de keuze voor de rooilijnen in het deelgebied Lijnbaan rekening gehouden met de voormalige bakkerij aan de Conradstraat. De minimale afstand van de nieuwbouw tot de eigendomsgrens van het perceel van de voormalige bakkerij bedraagt 6 meter. Volgens de plankaart is deze afstand slechts 4 meter. Adressant verzoekt de plankaart in overeenstemming te brengen met de toelichting.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze is de begrenzing op de verbeelding gewijzigd en in overeenstemming gebracht met de toelichting.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

26. Adressant heeft bezwaar tegen het regelen van zaken bij anterieure overeenkomst en stelt voor een exploitatieplan op te stellen.

Beantwoording

Volgens afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een aangewezen bouwplan is voorgenomen. Van deze verplichting kan worden

afgezien als het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. In dit geval is ter zake van het kostenverhaal met de eigenaren van de terreinen een anterieure overeenkomst gesloten. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.24 Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 6.2.12 Besluit ruimtelijke ordening, wordt binnen twee weken na het sluiten van deze overeenkomst een zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst gepubliceerd en ter inzage gelegd.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

27. Adressant verzoekt in het bestemmingsplan op te nemen dat een inspraakmogelijkheid wordt geboden bij het opstellen van de uitwerkingsplannen en dat deze worden voorgelegd aan de bestuurscommissie Centrum c.q. de gemeenteraad.

Beantwoording

De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast met daarin een uitwerkingsplicht met uitwerkingsregels. Hiermee geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders de plicht om tijdens de planperiode een uitwerkingsplan op te stellen binnen de kaders van de uitwerkingsregels.

Volgens de inspraakverordening wordt geen inspraak verleend op een besluit dat rechtstreeks voortvloeit uit een besluit waarover inspraak heeft plaatsgevonden. In de voorbereiding van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg heeft inspraak plaatsgevonden. De uitwerkingsplannen vloeien rechtstreeks voort uit het besluit tot vaststellen van het bestemmingsplan, dit betekent dat bij de uitwerkingsplannen geen inspraak zal plaatsvinden. Hierbij wordt opgemerkt dat een uitwerkingsplan wordt voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, volgens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpuitwerkingsplan wordt gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor belanghebbenden een zienswijze in te dienen.

Een uitwerkingsplan wordt voorbereid door het stadsdeel en voor vaststelling wordt advies gevraagd aan het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum. Bij de behandeling van het advies over het ontwerpbestemmingsplan in januari 2015 heeft het Algemeen Bestuur ook nadrukkelijk verzocht om een gelegenheid tot het geven van advies over de uitwerkingsplannen. Het advies van de bestuurscommissie wordt betrokken bij de besluitvorming. Volgens artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het vaststellen van een uitwerkingsplan.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 6

28. Adressant stelt voor de bebouwing in deelgebied Lijnbaan (GD-UW-1) aan te laten sluiten op het huidige straatbeeld van de Conradstraat, bij wijze van minimale overgangszone naar de Czaar Peterbuurt waarbij:

- a. onderscheid tussen oostelijk en westelijk deel Lijnbaan gemaakt moet worden. In het oostelijk deel bevindt zich het overgangsgebied, de maximale bouwhoogte in het overgangsgebied mag maximaal 12 meter bedragen;
- b. de bestaande rooilijn van de Bakkerij en de voormalige opzichterswoning over de gehele westzijde van de Conradstraat handhaven. Dit met uitzondering van het voormalige Poortgebouw;
- c. groene tussenruimten bij losse bebouwing als verblijfsplekken zouden vastgelegd moeten worden, aangevuld met een (half)verharde open pleinruimte tussen de verlengde Lijndenstraat en het voormalige Poortgebouw.

Beantwoording

- a. *Voor de beantwoording van dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel d. van zienswijze nummer 16d.*

De zienswijze leidt tot een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

- b. *Naar aanleiding van de inspraak is de rooilijn aan de Conradstraat in het ontwerpbestemmingsplan reeds aangepast overeenkomstig het voorstel van adressant. In het bestemmingsvlak is een bouwvlak opgenomen. Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd.*

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan niet gewijzigd. De zienswijze is ongegrond.

- c. *Voor de beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijzen met nummers 14 en 23.*

De zienswijze leidt niet tot een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

29. In het bestemmingsplan wordt de parkeerbehoefte ingeschat op basis van algemene lage normeringen. De bijzondere omgevingsfactoren worden buiten beschouwing gelaten. Het gebied kent een eenzijdige ontsluitingsstructuur, het nieuwe programma leidt tot verhoging van de verkeersdruk en dat zal onacceptabele situaties opleveren met name op de Frans de Wollantstraat, en de Czaar Peterstraat.

Beantwoording

Volgens het ontwerpbestemmingsplan zijn parkeervoorzieningen overal mogelijk. Binnen twee bestemmingsvlakken (deelgebieden Dijkgracht en Oostenburgervaart, resp. Gemengd – Uit te werken 1 en 4) is vastgelegd dat gemeenschappelijke parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd. In het ontwerpbestemmingsplan is de omvang van deze parkeervoorzieningen vastgelegd op 0,25 pp/woning en 1 pp/500 m² bvo werken. Hiermee is voor het gehele gebied voorzien in een minimale parkeerbehoefte. Naar keuze mogen ook op eigen kavel of collectief parkeervoorzieningen worden gerealiseerd, tot de maximale gemeentelijke parkeernormen.

In de verder uitgewerkte studies naar de gewenste verkaveling en bebouwingstypologie is in het deelgebied Dijkgracht voorzien in een gemeenschappelijke parkeervoorziening, waarin ruimte is voor bijna 50% van het aantal parkeerplaatsen dat in het gehele gebied op basis van de parkeernorm voor woningen (0,5 pp/woning) is toegestaan. Voorgesteld wordt om het minimum aantal te realiseren parkeeroppervlak in dit deelgebied te verhogen van 5.000 m² naar 7.000 m², zodat het totaal aantal vierkante meters parkeren in het plangebied dat minimaal moet worden gerealiseerd 9.000 m² bedraagt. Een grotere parkeervoorziening behoort uiteraard tot de mogelijkheden. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van het openbaar vervoer en vanuit het oogpunt van flexibiliteit is het niet wenselijk op dit moment een groter minimaal oppervlak aan parkeren vast te leggen.

De infrastructurele situatie op het kruispunt Frans de Wollantstraat – Czaar Peterstraat wijzigt niet. Eventuele verschillen ten aanzien van de verkeersveiligheid worden dan ook volledig veroorzaakt door verschillen in de hoeveelheid verkeer ter plaatse. De kans op een ongeval is van veel factoren afhankelijk en hierdoor niet eenduidig kwantitatief te maken. Hogere intensiteiten kunnen de ongevalskans ook verlagen doordat weggebruikers ter plaatse meer bedacht zijn op mogelijke conflicten.

De doorstroming op de Frans de Wollantstraat ten zuiden van de Czaar Peterstraat verbetert door de capaciteitsuitbreiding van het kruispunt Borneolaan – Panamalaan, doordat al het uitgaande verkeer dat het gebied verlaat dit punt passeert en er dus van profiteert.

Voor wat betreft het onderdeel parkeren geeft de zienswijze aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is voor wat betreft het onderdeel parkeren gegrond en voor het overige ongegrond.

Adressant 7

30. Adressant verzoekt de bouwhoogte in het deelgebied Lijnbaan te verlagen tot een maximum bouwhoogte van 12 meter zodat deze aansluit op het straatbeeld van de Czaar Peterbuurt.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen nummer 16d en 28a.

De zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

31. Adressant verwijst naar de zienswijze van het Eilandenoverleg.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen met nummer 16 t/m 27 (adressant 5).

Naar aanleiding van de zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd. De zienswijze is gegrond.

Adressant 8

32. Adressant geeft aan dat er onvoldoende sociale huurwoningen in het gebied worden gebouwd. Er is alleen voorzien in kleine sociale huurwoningen aan de spoorzijde. Er komen geen grotere sociale huurwoningen voor gezinnen met kinderen in het gebied.

Beantwoording

Volgens het bepaalde in de algemene regels van het bestemmingsplan is een minimum percentage van 20% sociale huurwoningen opgenomen. Het bestemmingsplan maakt in elk uit te werken deelgebied sociale woningbouw mogelijk. Het bestemmingsplan stelt inderdaad geen regels aan het minimale oppervlak per sociale huurwoning. Afgezien van het feit dat een dergelijke regel niet in een bestemmingsplan thuishoort omdat het ruimtelijk niet relevant is, ligt het gezien de grondprijzen in dit deel van de stad ook niet voor de hand dat op deze plek grotere sociale huurwoningen gerealiseerd kunnen worden. Het bestemmingsplan sluit het realiseren van grotere woningen overigens niet uit.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 9

33. Adressant heeft concrete uitbreidingsplannen voor de horecagelegenheid Roest Amsterdam op het terrein. Adressant verzoekt de uitbreidingsplannen mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Beantwoording

Naar aanleiding van het verzoek is voorzien in een regeling die uitbreiding van het Koudgasgebouw aan de zijde van de VOC-kade mogelijk maakt. Met deze vergroting van het horeca-oppervlak kan in het gebouw op een goede manier een restaurant geëxploiteerd kan worden, hetgeen bijdraagt aan het te realiseren gevarieerde stedelijk klimaat in het gebied.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

Adressant 10

34. Het bestemmingsplan maakt 250.000 m² functies mogelijk, waarvan 50% werken en 50% wonen. Op dit moment is 68.000 m² werken gerealiseerd (INIT en Van Gendhallen). Op grond van het bestemmingsplan wordt 182.000 m² toegevoegd. Dit betekent een fors bouwprogramma op een relatief klein oppervlak. Het is onvoldoende onderzocht en onderbouwd of de gewenste ambities en het voorgenomen bouwprogramma op deze locaties haalbaar en uitvoerbaar zijn. Hierbij moet in voldoende mate de gerechtvaardigde belangen van de huidige gebruikers van Stadswerf Oostenburg in acht genomen worden. Dit belang bestaat uit de uitstraling, de werkomgeving, het kantoorklimaat en de goede bereikbaarheid van het gebied.

Beantwoording

Stadswerf Oostenburg ligt in de binnenstad van Amsterdam, nabij het Centraal Station en uitvalswegen. In het gebied is een ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied voorzien met compacte bebouwing en een diversiteit aan functies. Het bestemmingsplan is het sluitstuk van een traject dat in maart 2012 door Stadgenoot, eigenaar van een groot deel van het gebied, is gestart. Onderdeel van dit traject zijn zorgvuldige stedenbouwkundige studies, die zowel in kaart als in maquette laten zien welke mogelijkheden het terrein biedt voor het realiseren van een aangenaam werk- en woonmilieu. De stedenbouwkundige studies zijn in overleg met de gemeente tot stand gekomen en op diverse bijeenkomsten (Pakhuis de Zwijger, inspraakbijeenkomst over het concept-ontwerpbestemmingsplan) gepresenteerd, besproken en aangepast. Het spreekt voor zich dat hierbij ook de belangen van de huidige gebruikers van Stadswerf Oostenburg zijn betrokken, evenals de belangen van de omwonenden. Behalve de ruimtelijke studies, waarin vooral bouwhoogte, dichtheid en stratenpatroon onderwerp van onderzoek zijn, is ook een verkeersonderzoek uitgevoerd. Uit deze studies is niet gebleken dat het voorgestelde programma niet haalbaar, dan wel uitvoerbaar is. Dat het bestemmingsplan zal leiden tot een ingrijpende wijziging van de directe omgeving van de gebruikers van de bestaande bebouwing is evident. Niettemin is het college van mening dat deze wijziging positief is. Op Stadswerf Oostenburg zal een levendige en aangename werk- en woonomgeving ontstaan met een geheel eigen karakter, hetgeen ook voor de bestaande gebruikers tot een meerwaarde zal leiden.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

35. De uit te werken bestemmingen 'Gemengd-Uit te werken-1 t/m 4' zijn te ruim, onvoldoende objectief begrensd en onvoldoende concreet. Dit is in strijd met de rechtszekerheid. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan dient reeds vast te staan bij de vaststelling van het moederplan. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de invulling van de uit te werken bestemmingen is niet gegeven.

Beantwoording

Aan het plangebied zijn aan vier deelgebieden verschillende uit te werken bestemmingen toegekend, die verschillende functies mogelijk maken op verschillende plekken. Binnen de bestemmingen 'Gemengd – Uit te werken 1 t/m 4' is steeds werken en wonen toegestaan. De ligging van de deelgebieden en karakteristieke eigenschappen daarvan geven aanleiding voor om in de uit te werken bestemmingen verschillende regelingen op te nemen voor bijvoorbeeld de verhouding werken-wonen en de bouwhoogte. Zo is in het deelgebied Lijnbaan (Gemengd – 1 UW) aandacht voor de aansluiting op de Czaar Peterbuurt en wordt daar een buurtplein mogelijk gemaakt, met de daarbij behorende publieke functies. Het deelgebied VOC-kade (Gemengd – 3 UW) heeft een meer grootstedelijk karakter, zodat de regeling daar grotere gebouwen mogelijk maakt. In het deelgebied Oostenburgergracht wordt een kleinschaliger omgeving beoogd, met minder publieke voorzieningen en vooral wonen.

De bouwmogelijkheden zijn globaal aangegeven qua omvang. In de planregels zijn voor de bestemmingen maxima vastgelegd. Hiermee geven de uit te werken bestemmingen voldoende inzicht in wat de met in het plan opgenomen uitwerkingsplichten mogelijk wordt gemaakt. De uit te werken bestemmingen geven het college enige mate van flexibiliteit, de precieze uitwerking zal in een

uitwerkingsplan worden vastgelegd. Tegen het uitwerkingsplan staan de gebruikelijke rechtsmiddelen open.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

36. De gevolgen van de toegestane bouwhoogte in de gebieden rond het INIT-gebouw zijn onvoldoende onderzocht.
- a. De aanduiding 'orde 1' in het bestemmingsvlak met de bestemming Gemengd 2 (Van Gendthallen) is vervallen, de bouwhoogte is in principe onbegrensd.
 - b. Hoge gebouwen (deelgebied Dijkgracht, VOC-kade, Oostenburgervaart) rond het gebouw INIT hebben tot gevolg dat er sprake zal zijn van minder lichtinval, minder bezonning en meer schaduwwerking. De werkomgeving en het kantoorklimaat zal worden aangetast. De vermindering van lichtinval en bebouwing van hoge gebouwen rondom het INIT-gebouw zal waardevermindering met zich meebrengen, onder andere vanwege verminderde verhuurbaarheid.
 - c. Door het realiseren van torens ten noorden van het INIT-gebouw zal het INIT niet meer zichtbaar zijn. In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen dat de torens niet tegenover elkaar (aan weerszijde van het verblijfsgebied) kunnen worden gebouwd. Dit is niet opgenomen in de planregels. Verzocht wordt:
 - i. de torens alleen mogelijk te maken aan de waterzijde;
 - ii. geen torens in het vlak met de bestemming Gemengd 2 – Uit te werken;
 - iii. maximum bouwhoogte in het vlak met de bestemming Gemengd 2 – Uit te werken, 18 meter (zoals in het huidige bestemmingplan).

Beantwoording

- a. *De Van Gendthallen zijn aangewezen als rijksmonument. Onbedoeld is op de verbeelding de specifieke bouwaanduiding 'orde 1' vervallen. Naar aanleiding van de zienswijze is de specifieke bouwaanduiding 'orde 1' (opnieuw) op de verbeelding opgenomen en zijn de bijbehorende regels aangepast.*

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

- b. *De toekomstige bebouwing rond het INIT-gebouw leidt tot een verandering van lichtinval, bezonning en schaduwwerking. Op voorhand kan gezegd worden dat deze passend is voor een binnenstedelijke locatie als deze. Niettemin zijn in verband met de bouwhoogten verschillende studies uitgevoerd. Zo is een onderzoek uitgevoerd naar bezonning. Uit dit onderzoek volgt dat torens aan de Dijkgracht en de VOC-kade beperkt invloed hebben op de bezonning van het INIT-gebouw. Dit heeft te maken met de oriëntatie van het gebied op de zon, de situering van de torens ten opzichte van het INIT-gebouw en de hoogte van de torens. Vanuit de wens de bouwhoogte te variëren en hoge, gesloten bebouwingswanden in het gebied te voorkomen is ervoor gekozen torens toe te staan op meerdere locaties dan alleen aan de waterzijde. Ook is in verband met de hoogteaccenten een Hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld. Uit de HER volgt dat, mede gezien de beperking van aantal en oppervlakte van de torens, geen sprake zal zijn van onzichtbaarheid van het INIT-gebouw.*

Geconcludeerd wordt dat de geprojecteerde omliggende bebouwing invloed heeft op de bezonningssituatie en lichtinval van het INIT-gebouw. Dat dit zal leiden tot een verminderde verhuurbaarheid en dus waardevermindering staat niet zonder meer vast. Het ontwikkelen van dit gebied tot een gevarieerde en aangename werk- en woonomgeving zal tenslotte een positieve invloed hebben op dit aspect. De gevolgen van de toekomstige bebouwing op het INIT-gebouw zijn gewogen en worden door het college aanvaardbaar geacht.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

- c. *Niet wordt ingezien hoe de torens zullen leiden tot onzichtbaarheid van het INIT-gebouw. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is behalve de bouwhoogte ook de maximale footprint van de torens vastgelegd. Deze is dusdanig beperkt dat geen aaneengesloten hoge bebouwingwand kan ontstaan, zodat van onzichtbaarheid van het INIT-gebouw geen sprake kan zijn. Vanuit de wens een gevarieerd werk- en woongebied te ontwikkelen, met behalve een diversiteit aan functies ook variatie in schaal en hoogte van bebouwing, is het niet logisch de torens te concentreren aan de VOC-kade. Daarom worden deze verspreid over de deelgebieden toegestaan en ook in het deelgebied Dijksgracht met de bestemming Gemengd-2 Uit te werken. De maximale bouwhoogte in het deelgebied Dijksgracht is 26 meter. Het maximale programma maakt het niet mogelijk dat de maximale bouwhoogte overal gerealiseerd kan worden.*

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

37. *De gewenste open structuur is niet voldoende gewaarborgd en de komst van groen in het gebied is niet gegarandeerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk dat enkele onderdelen bestemd zullen worden als tuinen/groen. Voorts is het gewenst dat minimale afmetingen van de pleinen langs het water worden opgenomen.*

Beantwoording

De open structuur is in het bestemmingsplan op een aantal manieren geregeld. Allereerst is de minimale hoeveelheid openbare ruimte vastgelegd in de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming is enerzijds gewaarborgd dat de verkeersontsluiting van het plangebied voldoende omvang heeft en dat deze aansluit op de verkeersontsluiting van de omgeving. Anderzijds zijn in deze bestemming ook de belangrijke verblijfsruimten opgenomen, zoals de VOC-kade en de Jacob Bontiusplaats. Aanvullend zijn in de uit te werken bestemmingen regels opgenomen voor de minimale omvang van nieuw te realiseren verblijfsplekken. Het buurtplein bij Rosa en Rita is daarvan een voorbeeld. Binnen de uit te werken bestemmingen en de bestemming Verkeer zijn groenvoorzieningen zonder meer toegestaan. Een meer gedetailleerde regeling omtrent het groen is in dit stadium van de planvorming niet wenselijk, in de uitwerkingsplannen kan hieraan meer vorm worden gegeven. Het college is net als adressant van mening dat groen bijdraagt aan een aangenaam verblijfskarakter. In het Masterplan Openbare ruimte dat voor het gebied is opgesteld en naar verwachting in het voorjaar

2016 aan het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum ter besluitvorming wordt voorgelegd, is hiervoor dan ook zeker aandacht.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

38. Het bestemmingsplan heeft een grote footprint voor de bebouwing. Deze grote footprint is ongewenst, bij maximale invulling zal deze helemaal volgebouwd zijn. Adressant wenst een openbaar verblijfsgebied aan de zuidzijde van het INIT-gebouw, zodat er vanaf de hoofdingang van het INIT-gebouw nog toegang is tot en zicht op de kade.

Beantwoording

Het gebied ter plaatse van de hoofdentree van het INIT-gebouw is bestemd als Verkeer, hetgeen betekent dat dit zal worden ingericht als openbaar gebied en niet met bebouwing kan worden volgebouwd. Dit gebied met de bestemming Verkeer is smaller dan het gebied zoals dit bestond voor de sloop van de tegenoverliggende bedrijfshallen. Niettemin is vanaf de hoofdingang van het INIT nog steeds toegang tot en zicht op de kade.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

39. In het ontwerpbestemmingsplan zijn ligplaatsen voor woonboten opgenomen ter plaatse van de aanduiding 'wijzigingsgebied' en de aanduiding 'specifieke aanduiding – ligplaatsen'. Het innemen van ligplaatsen met woonboten heeft gevolgen voor de open structuur van het eiland. De woonboten blokkeren het zicht op en toegang tot het water. Dit is (samen met de grote footprint) onwenselijk voor de werkomgeving en het kantoorklimaat en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Bovendien doet de komst van woonboten af aan het industriële karakter van het eiland.

Beantwoording

Voor de reactie op deze zienswijze, wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen met nummers 3 en 5.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

40. Voor de huidige gebruikers zijn parkeervoorzieningen van groot belang. Het bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk op plekken die thans worden gebruikt voor parkeren. Binnen de bestemmingen 'Gemengd 2 – Uit te werken' en 'Gemengd 4 – Uit te werken' is de voorwaarde opgenomen dat resp. 5.000 m² en 2.000 m² aan parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd, niet is bepaald dat deze voorzieningen toegankelijk moeten zijn voor andere gebruikers in het gebied. Ook is niet bepaald dat deze voorzieningen gerealiseerd moeten zijn voordat de overige bebouwing wordt gerealiseerd.

Beantwoording

Terecht merkt adressant op dat het bestemmingsplan in de uit te werken bestemmingen bebouwing mogelijk maakt op terreinen waar nu geparkeerd wordt. Volgens het huidig planologisch regime zijn

deze gronden bestemd als 'Bedrijf' en is ook hier bebouwing mogelijk. Het feit dat de gronden onbebouwd zijn gebleven, doet hieraan niet af.

In het bestemmingsplan is geen fasering opgenomen voor de ontwikkeling van de bebouwing. In de huidige situatie is parkeren in de openbare ruimte mogelijk, voordat de gronden ontwikkeld worden zal deze mogelijkheid blijven bestaan. In de regels is opgenomen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Bij de uitwerking van het plan wordt hier aan getoetst.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

41. Het gebied wordt ontsloten via één ontsluitingsweg, de Czaar Peterstraat. Door het toevoegen van een bouwprogramma van 182.000 m² (wonen en werken) zal het aantal verkeersbewegingen enorm toenemen. Er is niet voorzien in een goede ontsluiting. Aan de conclusies van het verkeersonderzoek wordt getwijfeld, er ontstaat onaanvaardbare congestie bij het Borneoviaduct. Volgens het onderzoek zijn de I/C-waarden 0,89, volgens maatstaven is sprake van ernstige congestie bij een I/C-waarde van 0,90. De doorstroming van verkeer is onvoldoende verzekerd als de capaciteit van het kruispunt niet wordt vergroot, voorgesteld wordt de aanpassingen aan het kruispunt als een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan.

Beantwoording

Allereerst wordt opgemerkt dat de gemeente zelf een groot belang heeft bij een goede verkeerscirculatie. Daarnaast heeft de gemeente het in haar macht het kruispunt te wijzigen. Bovendien zijn de kosten voor het verbeteren van het genoemde kruispunt opgenomen in de anterieure overeenkomsten en kunnen deze worden verhaald op de ontwikkelaar/eigenaar. Er kan worden afgezien van het opnemen van een voorwaardelijke verplichting.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

42. Volgens het bestemmingsplan wordt voor langzaam verkeer voorzien in twee nieuwe ontsluitingsroutes, via de Dijkgracht, zodat een extra verbinding naar het Centraal Station ontstaat en via een brug over de Oostenburgervaart, in het verlengde van de Cruquiusstraat. De realisatie van deze ontsluitingen zijn niet geborgd in het bestemmingsplan. Bovendien geeft de toelichting tegenstrijdige informatie. Voorgesteld wordt om de realisatie van de ontsluitingen te borgen door dit als een voorwaardelijke verplichting aan de uit te werken bestemmingen te verbinden.

Beantwoording

De huidige langzaam verkeerroutes hebben voldoende capaciteit om het gebied in de toekomst te ontsluiten voor het langzaam verkeer. Het is daarom niet noodzakelijk het realiseren van de nieuwe ontsluitingen te borgen in de vorm van een voorwaardelijke verplichting.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

43. Volgens de toelichting wordt gestreefd naar een gebied dat in zijn eigen energie kan voorzien, of nog mooier, een gebied dat energie kan leveren. Adressant vraagt zich af op welke wijze invulling gegeven wordt aan energiebesparing. De inzet van duurzame energie en de inzet van energiebestemming wordt niet beschreven. Verwezen wordt naar de WKO-installatie van het INIT-gebouw. Adressant gaat graag in overleg over dit onderwerp.

Beantwoording

De gemeente Amsterdam wil duurzaamheid bevorderen en heeft hiertoe op 11 maart 2015 de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Er zijn concrete plannen voor energiebesparing en het versneld aansluiten van bestaande woningen op stadswarmte. De markt wordt uitgedaagd om duurzaam te bouwen, elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. Volgens het bepaalde in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening mogen planregels alleen vastgesteld worden als deze regels een goede ruimtelijke ordening dienen. Duurzaamheidseisen missen, volgens jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (21 januari 2015, 201308140/1/R3), ruimtelijke relevantie. Voorwaarden ten aanzien van bijvoorbeeld energiegebruik en duurzaam bouwen kunnen daarom niet in het bestemmingsplan worden geborgd.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

44. Volgens het akoestisch onderzoek is het bij het realiseren van woningen op korte afstand van het INIT-gebouw noodzakelijk om akoestisch maatregelen te treffen, zoals een gebouwgebonden scherm of het vergroten van de afstand van woninggevel tot geluidbron. Het is onduidelijk hoe hier rekening mee gehouden is in de planvorming.

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij is de geluidsbelasting in verband met het INIT-gebouw betrokken. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de woningen niet zonder meer gebouwd kunnen worden op korte afstand van het gebouw. De bouw van de woningen kan worden gerealiseerd als er maatregelen aan de gevel worden getroffen, ook kunnen de woningen op grotere afstand van het INIT-gebouw worden geprojecteerd. Het bestemmingsplan geeft hiervoor voldoende mogelijkheden voor dergelijke maatregelen, bij de uitwerking wordt hier invulling aan gegeven.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

45. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is niet goed onderbouwd. Bij de planschadekosten dient ook rekening te worden gehouden met de waardevermindering van het INIT-gebouw. Saneringskosten dienen in aanmerking genomen te worden. In de toelichting wordt verwezen naar anterieure overeenkomsten die voorzien in kostenverhaal. Deze anterieure overeenkomsten zijn niet bekend.

Beantwoording

Globale bestemmingen geven geen titel voor planschade. Deze bestemmingen kennen immers een bouwverbod. Eventuele kosten van planschade zijn pas aan de orde als een uitwerkingsplan in procedure wordt gebracht. Overeenkomstig de anterieure overeenkomsten kan de gemeente eventuele planschade volledig verhalen op de eigenaar/ontwikkelaar van de gronden. Mogelijke planschade staat de uitvoerbaarheid van het plan dan ook niet in de weg.

Niettemin zijn op basis van een redelijke invulling een planschaderisico-analyses opgesteld. Deze analyses geeft globaal inzicht in mogelijke planschade op het moment dat uitwerkingsplannen in procedure worden gebracht en vastgesteld. De risicoanalyses geven globale en indicatieve ramingen van mogelijke schadelijke gevolgen van de wijzigingen die de uitwerkingsplannen mogelijk maken.

Uit de analyses volgt dat er mogelijk een kleine kans bestaat op een lichte planschadevergoeding, overige belanghebbenden hebben geen reële kans op planschadevergoeding. Nabijgelegen bedrijven hebben evenmin een reële kans op een planschadevergoeding. Vergoeding van eventuele planschade aan belanghebbenden zal niet in de weg staan aan de financiële uitvoering van het plan.

In de anterieure overeenkomsten die met de grondeigenaren/ontwikkelaar is afgesloten zijn afspraken gemaakt over de vergoeding van de kosten die de gemeente maakt, eventuele vergoeding van planschade maakt hier deel van uit. De vergoeding van eventuele planschade staat niet in de weg aan de financiële uitvoering van het plan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 11

Adressant steunt de zienswijze ingediend door adressant met nummer 5 en vraagt in het bijzonder aandacht voor de volgende punten.

46. Pakhuis Oostenburg is gewaardeerd als beeldbepalend (orde 2). Het ontwerpbestemmingsplan sluit zichtlijnen vanuit Oostenburg Noord op het pakhuis af. Adressant stelt voor zichtlijnen te openen door ruimte te scheppen tussen de bouw tegenover het pakhuis en het water en een zichtlijn te realiseren vanuit de geprojecteerde straat ten noorden van het bouwblok. De historische driehoeksverbinding tussen de Van Gendthallen, de Bakkerij en pakhuis Oostenburg blijft zo behouden.

Beantwoording

Dit onderdeel van de zienswijze is eerder als inspraakreactie ingediend. Het college is van mening dat tussen de Van Gendthallen, de Bakkerij en het Pakhuis Oostenburg geen historische driehoeksverbinding of beschermde zichtlijn bestaat. Het eiland Oostenburg is functioneel ontworpen met langgerekte verkavelingen en in de lengterichting drie parallelle straten. In het stedenbouwkundig raamwerk is aangesloten bij deze functionele inrichting. De bebouwingmogelijkheden uit het bestemmingsplan doen geen afbreuk aan de bijzondere positie van Pakhuis Oostenburg in de stedenbouwkundige structuur van Oostenburg.

De bijzondere positie van het Pakhuis wordt met name bepaald door de typologie van het gebouw, de bouwhoogte en de positie: aan twee zijden direct in het water. Mede daarom is recht tegenover het Pakhuis een open ruimte gesitueerd die ruim (uit)zicht biedt op het Pakhuis en over de Oostenburgervaart en –dwarsvaart. N.a.v. de eerder ingediende inspraakreactie is in de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan een lagere bouwhoogte van maximaal 12 meter direct tegenover het Pakhuis opgenomen.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

47. In het ontwerpbestemmingsplan is niet duidelijk hoe de variabele bouwhoogten zijn geborgd. Voorkomen moet worden dat de maximale bouwhoogte van 12,5 meter op het bouwvlak tegenover het Pakhuis overal wordt gerealiseerd.

Beantwoording

Voor de globale, uit te werken bestemmingen is de variabele bouwhoogte geborgd in de verhouding tussen de maximale bouwhoogten en het maximum aantal m² bouwoppervlak dat is toegestaan. Dit leidt niet direct tot een tastbaar eindbeeld, hetgeen in tegenstelling tot andere bestemmingsplannen in de binnenstad, wat ongewis is. De variabele bouwhoogte krijgt pas vorm in de uitwerkingsplannen. Aanvullend wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 16b.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

48. Het realiseren van een fiets- en wandelroute langs de kades rond geheel Oostenburg-Noord benadrukt het eilandkarakter, betreft de bewoners van Oostenburg-Noord meer bij de omringende woongebieden en vice versa en opent zichtlijnen naar omringende bebouwing, zoals in het bijzonder Pakhuis Oostenburg.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 17.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

49. Het aantal woontorens en de bouwdichtheid is ten opzichte van het concept-ontwerpbestemmingplan verder toegenomen. Hoogbouw langs de spoorbaan is acceptabel, de hoogbouw langs de VOC-kade tast de sfeer en maatvoering van de Oostelijke eilanden aan en staat in schril contrast met de aanwezige monumenten. Het toegestane woonoppervlak is eveneens toegenomen, waardoor eerder tot de maximale bouwhoogte kan worden gebouwd en vrije oevers worden bedreigd. Voorgesteld wordt ten hoogste drie torens direct langs de spoorbaan toe te staan en de variabele bouwhoogte te borgen.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 16a en 16b.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

Adressant 12

50. De Langhouthallen hebben een waardering van orde 2. Adressant is van mening dat het een prachtig gebouw betreft met een hoge architectonische waarde. Het gebouw is monumentaal waardevol en de enige hal in Amsterdam uit de jaren '30, de periode van de nieuwe zakelijkheid. De metalen platen verhullen de oorspronkelijke gevel die een hoge architectonische kwaliteit heeft. Het gebouw verdient een orde 1. Bij behoud kunnen de hallen getransformeerd worden en kan een extra kwaliteit aan het gebied gegeven worden. Behoud van het gebouw zorgt voor een gewenste architectonische afwisseling in het gebied.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.

De zienswijze geeft aanleiding tot wijziging in het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

Adressant 13

51. Volgens het parkeerbeleid van stadsdeel Centrum heeft een woning recht op een parkeerplaats. Op Stadswerf Oostenburg mag niet op straat geparkeerd worden. Volgens het ontwerpbestemmingsplan is ruimte voor 7.000 m² bvo parkeren. Gelet op het aantal woningen (1.100) betekent dit een tekort aan parkeerruimte. Bovendien moet nog rekening worden gehouden met bezoekers, bewoners, cafés, restaurants etc. en is ruimte nodig voor parkeren voor bedrijven. Het INIT heeft parkeerplaatsen in het gebouw maar wenst meer parkeerruimte. De druk op parkeergarages blijft onacceptabel groot en is niet oplosbaar onder de huidige regels van het plan Stadswerf Oostenburg. Onduidelijk is waarom niet is gekozen voor de filosofie voor woningen in Centrum, namelijk 0,5 of 0,25 parkeerplaats per woning. Het gebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer, haltes van tram 10, bus 22 en tram 26 liggen op 450 meter loopafstand.

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 29.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

52. In het verkeersonderzoek wordt uitgegaan van lagere aantallen in verkeersbewegingen: in de avondspits van 480 ingaand en 580 uitgaand. Dit levert een dreigende congestie en noodzakelijke aanpassingen op bij kruispunt Panamalaan/Borneoviaduct. Als er uitgegaan moet worden van 1575 parkeerplaatsen exclusief bezoek aan de florierende voorzieningen als de cafés en restaurants en bedrijven op Oostenburg zullen die aantallen hoger worden. Er zal een onhoudbare en onaanvaardbare file-, fijnstof- en roetsituatie ontstaan in de

Frans de Wollantstraat richting Panamalaan. Een tweede ontsluiting aan de zuidkant zal dan toch gerealiseerd worden en dat is weer in strijd met andere plannen en ambities. Gevraagd wordt om een leefbare buurt met een goed verkeerscirculatieplan dat gelijk is aan een verkeersbehoefte als op Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg Zuid en Funen. Een bedrijf als INIT, Bugaboo en een Hotel Langhouthal hoeven met 238 parkeerplaatsen niet te zwaar op een ontsluiting te drukken als zij zich aansluiten bij "Kom werken in rust – op Stadswerf Oostenburg".

Beantwoording

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.1. Aanvullend wordt opgemerkt dat uit het onderzoek naar Luchtkwaliteit niet is gebleken dat wat betreft dit aspect een onaanvaardbare situatie zal ontstaan.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 14

53. Adressant verzoekt de bouwhoogte op de hoek van de VOC-kade en de Dijksgracht te verhogen tot een bouwhoogte van ten minste 52 meter. Een verhoging van de torens is stedenbouwkundig wenselijk. De footprint van 800 m² is uitsluitend bedoeld voor de realisatie van het hotel. Torens op aanpalende percelen verdienen nadere afstemming omdat de positionering kan leiden tot onnodige windhinder en verminderde bezonning van het terras bij het hotel.

Beantwoording

Naar aanleiding van deze zienswijze, de zienswijze van onder meer de adressant genoemd onder 5. en het besluit van het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum is de positie en de bouwhoogte van de torens opnieuw onderwerp van studie geweest. Het heeft geleid tot een voorstel de positie van de torens vast te leggen en meer variatie aan te brengen in de bouwhoogte van de torens. Onderdeel van het voorstel is de bouwhoogte van de toren op de hoek van de VOC-kade/Dijksgracht te verhogen van 42 naar 52 meter.

In de uitwerkingsplannen moet aandacht zijn voor het aspect windhinder. Dit is vastgelegd in de regels van de uit te werken bestemmingen, waarin het realiseren van de torens worden mogelijk gemaakt. Het aspect bezonning heeft eerder bij de keuze voor de locatie van de torens aandacht gehad. Uit een bezonningsstudie blijkt dat, gezien de oriëntatie op de zon, de invloed van een toren op de hoek VOC-kade/Dijksgracht op de bezonning van de openbare ruimte, incl. eventueel een terras bij het hotel, zeer beperkt is.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

54. Adressant verzoekt de mogelijkheid tot de bouw van een steiger aan de VOC-kade op te nemen voor het afmeren van rondvaartboten en watertaxi's. Het gebruik past bij de ambitie om het karakteristieke erfgoed van Oostenburg te versterken. Bovendien zal het aantal verkeersbewegingen over de weg afnemen, hetgeen gunstig is voor het leefklimaat in het plangebied.

Beantwoording

In de bestemming Water van het ontwerpbestemmingsplan is, in de vorm van een afwijkingsbevoegdheid, voorzien in de mogelijkheid tot het realiseren van een op- en afstapvoorziening. Voor het afmeren van rondvaartboten en watertaxi's is het realiseren van een steiger niet direct noodzakelijk.

Een combinatie van een op- en afstapvoorziening en een steiger aan de VOC-kade acht het college ook goed denkbaar. Bij het beoogde gebruik van de VOC-kade als publieke verblijfsruimte met een stedelijk karakter, is een steiger een passende voorziening. De plaatselijke inham in de VOC-kade, ter hoogte van de Jacob Bontiusplaats leent zich goed voor een bijzonder gebruik van kade en water. Voorgesteld wordt op de bestemming Water, ter plaatse van de inham aan de VOC-kade een steiger mogelijk te maken met een maximale breedte van 3 meter en op de verbeelding een aanduiding 'steiger' toe te voegen.

De zienswijze leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is gegrond.

55. Adressant wenst een kleine haven voor passantenboten en oplaadpunten voor elektrische bootjes. Een kleine haven versterkt de geschiedenis en erfgoedwaarde van het gebied en ook zal door de haven en het gebruik van verkeer over het water, het verkeer over het land verminderen.

Beantwoording

De aanleg van een nieuwe, zij het kleine haven is niet wenselijk. Gewezen wordt op het feit dat aan de overzijde van de Wittenburgervaart een haven aanwezig is. Met de mogelijkheid tot het bouwen van een op- en afstapvoorziening aan de VOC-kade wordt in voldoende mate voorzien aan het gewenste divers gebruik van de openbare ruimte (incl. Water) in het gebied.

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

56. Het gebruik van openbare ruimte voor een terras moet mogelijk worden gemaakt, daarbij is een publiek toegankelijk(e) brasserie, café, restaurant gewenst.

Beantwoording

Het gebruik van de openbare ruimte door terrassen is, onder voorwaarden, toegestaan. Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 21a.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

57. Op het hotel is een dakterras gewenst. Gevraagd wordt hierin te voorzien in het bestemmingsplan.

Beantwoording

Dakterrassen met een publiek/openbaar karakter kunnen in een woonomgeving snel tot overlast leiden. Om die reden is in het bestemmingsplan geen mogelijkheid opgenomen om dit toe te staan.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

58. Een goede ruime parkeervoorziening bij het hotel is gewenst. Verzocht wordt voor een goed openbare parkeerfunctie aan de Dijkgracht een parkeervoorziening van minimaal 10.000 m² op te nemen in het bestemmingsplan.

Beantwoording

De beoogde hotellocatie ligt in de bestemming Gemengd – 3 Uit te werken. Binnen deze bestemming behoort het realiseren van een parkeervoorziening zonder meer tot de mogelijkheden. De omvang van de parkeervoorziening is afhankelijk van de omvang van het te realiseren hotel, in relatie tot de gemeentelijke parkeernormen.

Voor wat betreft de opmerking over de omvang van de openbare parkeervoorziening aan de Dijkgracht wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 29.

De zienswijze geeft, voor wat betreft het onderdeel openbare parkeerfunctie aan de Dijkgracht aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot wijziging. De zienswijze is deels gegrond en deels ongegrond.

59. Verzocht wordt in het bestemmingsplan op te nemen dat het hotelkavel volledig toegankelijk is voor autoverkeer met inbegrip van vrachtverkeer vanaf de Dijkgracht.

Beantwoording

Het beoogde kavel voor het hotel ligt binnen de bestemming Gemengd - 3 Uit te werken, op de hoek van de Dijkgracht en de VOC-kade, direct grenzend aan de bestemming Verkeer. De bestemming Verkeer maakt een goede ontsluiting mogelijk voor alle vormen van verkeer, inclusief vrachtverkeer. Het is niet noodzakelijk hiervoor de regels van het bestemmingsplan aan te passen.

Aanvullend stelt het college voor een relatielijn op te nemen op de verbeelding, tussen de Oostenburgermiddenstraat en de VOC-kade ongeveer in het verlengde van de Willem Theunisse Blokstraat. Ter plaatse van deze relatielijn dient binnen een afstand van 25 meter een buurtontsluitingsweg te worden gerealiseerd. Behalve dat deze weg de ontsluiting van de te bebouwen kavels ten noorden van de te behouden Werkspoorhal mogelijk maakt, creëert deze weg ook een directe langzaamverkeerroute, tussen Czaar Peterbuurt (Lijndenstraat) en VOC-kade. De toegankelijkheid van het hotelkavel is hiermee in het bestemmingsplan voldoende gegarandeerd.

De zienswijze geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.

Adressant 15

60. Adressant verzoekt de tijdelijke exploitatie van Hal 5 (Van Gendthallen) mogelijk te maken voor culturele evenementen. Volgens de bestemmingsomschrijving mogen de gronden gebruikt worden voor horeca 3 en horeca 4, culturele voorzieningen en maatschappelijke dienstverlening. Gebruik voor straatfestivals, (buurt)markten, exposities en installaties, openbare en besloten vertoningen lijken niet mogelijk. Verzocht wordt deze functies binnen deze bestemming mogelijk te maken.

Beantwoording

Volgens de bestemmingsomschrijving van de gronden met de bestemming Gemengd – 2 kennen deze gronden veel gebruiksmogelijkheden. De stelling dat het gebruik voor de gevraagde activiteiten zonder meer niet past in de bestemmingsomschrijving deelt het college niet, per aanvraag zal beoordeeld worden wat de aard van de activiteit is en of deze past binnen de bestemmingsomschrijving. Zo is het niet ondenkbaar dat een straatfestival of een vertoning aangemerkt kan worden als een culturele voorziening.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond.