

# Bestemmingsplan Stadsverf Oostenburg

Toelichting

Gemeente Amsterdam  
Maart 2016



## Inhoudsopgave

|                    |   |           |
|--------------------|---|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                      | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding  | 7         |
| 1.2                | Ligging en begrenzing                                 | 8         |
| 1.3                | Bevoegdheden  | 9         |
| 1.4                | Geldend planologisch kader                            | 9         |
| 1.5                | Doelstelling  | 9         |
| 1.6                | Planvorm  | 9         |
| 1.7                | Werelderfgoed Unesco en beschermd stadsgezicht        | 10        |
| 1.8                | Crisis- en herstelwet                                 | 10        |
| 1.9                | Leeswijzer  | 11        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Bestaande situatie</b>                             | <b>13</b> |
| 2.1                | Historische ontwikkeling                              | 13        |
| 2.2                | Huidige situatie                                      | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Het ruimtelijk kader</b>                           | <b>21</b> |
| 3.1                | Stedenbouwkundig raamwerk                             | 21        |
| 3.2                | Uitwerking per deelgebied                             | 28        |
| 3.3                | Van Gendhallen, INIT, Poort- en Koudgasgebouw         | 38        |
| 3.4                | Programma   | 39        |
| 3.5                | Plankaart/verbeelding                                 | 39        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>                    | <b>42</b> |
| 4.1                | Algemeen  | 42        |
| 4.2                | Planvorm  | 42        |
| 4.3                | Regels en bestemmingen                                | 43        |
| 4.4                | Digitaal raadpleegbaar plan                           | 46        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Beleidskader</b>                                   | <b>51</b> |
| 5.1                | Europees beleid                                       | 51        |
| 5.2                | Rijksbeleid   | 52        |
| 5.3                | Provinciaal beleid                                    | 54        |
| 5.4                | Regionaal beleid                                      | 55        |
| 5.5                | Gemeentelijk beleid                                   | 58        |
| 5.6                | Beleid Stadsdeel Centrum                              | 63        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Milieu-effectrapportage</b>                        | <b>69</b> |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Milieuzonering</b>                                 | <b>71</b> |
| 7.1                | Normstelling en beleid                                | 71        |
| 7.2                | Toepassing 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten' | 71        |
| 7.3                | Conclusie   | 74        |
| <b>Hoofdstuk 8</b> | <b>Verkeer en parkeren</b>                            | <b>75</b> |
| 8.1                | Autoverkeer   | 75        |
| 8.2                | Openbaar vervoer                                      | 75        |
| 8.3                | Langzaam verkeer                                      | 76        |
| 8.4                | Parkeren  | 76        |
| 8.5                | Verkeersonderzoek                                     | 77        |

|                     |                                       |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
| <b>Hoofdstuk 9</b>  | <b>Geluid</b>                         | <b>79</b>  |
| 9.1                 | Algemeen                              | 79         |
| 9.2                 | Beleid en regelgeving                 | 79         |
| 9.3                 | Resultaten onderzoeken                | 83         |
| 9.4                 | Conclusie                             | 84         |
| <b>Hoofdstuk 10</b> | <b>Luchtkwaliteit</b>                 | <b>85</b>  |
| 10.1                | Algemeen                              | 85         |
| 10.2                | Beleid en regelgeving                 | 85         |
| 10.3                | Resultaten onderzoeken                | 91         |
| 10.4                | Conclusie                             | 91         |
| <b>Hoofdstuk 11</b> | <b>Bodem</b>                          | <b>92</b>  |
| 11.1                | Algemeen                              | 92         |
| 11.2                | Beleid en regelgeving                 | 92         |
| 11.3                | Resultaten onderzoeken                | 93         |
| 11.4                | Conclusie                             | 93         |
| <b>Hoofdstuk 12</b> | <b>Cultuurhistorie en archeologie</b> | <b>94</b>  |
| 12.1                | Algemeen                              | 94         |
| 12.2                | Beleid en regelgeving                 | 94         |
| 12.3                | Archeologie                           | 97         |
| 12.4                | Cultuurhistorie                       | 98         |
| 12.5                | Conclusie                             | 101        |
| <b>Hoofdstuk 13</b> | <b>Hoogbouwaspecten</b>               | <b>102</b> |
| 13.1                | Hoogbouw, beleid en instrument        | 102        |
| 13.2                | Conclusie                             | 103        |
| <b>Hoofdstuk 14</b> | <b>Duurzaamheid</b>                   | <b>104</b> |
| <b>Hoofdstuk 15</b> | <b>Externe veiligheid</b>             | <b>106</b> |
| 15.1                | Algemeen                              | 106        |
| 15.2                | Beleid en regelgeving                 | 106        |
| 15.3                | Resultaten onderzoeken                | 108        |
| 15.4                | Verantwoording                        | 110        |
| 15.5                | Conclusie                             | 110        |
| <b>Hoofdstuk 16</b> | <b>Luchthavenindielingsbesluit</b>    | <b>111</b> |
| <b>Hoofdstuk 17</b> | <b>Natuur en Landschap</b>            | <b>112</b> |
| 17.1                | Algemeen                              | 112        |
| 17.2                | Beleid en regelgeving                 | 112        |
| 17.3                | Resultaten onderzoeken                | 113        |
| 17.4                | Resultaten onderzoeken                | 114        |
| 17.5                | Conclusie                             | 115        |
| <b>Hoofdstuk 18</b> | <b>Water</b>                          | <b>116</b> |
| 18.1                | Algemeen                              | 116        |
| 18.2                | Beleid en regelgeving                 | 117        |
| 18.3                | Watertoets                            | 120        |
| 18.4                | Conclusie                             | 122        |

|                     |   |            |
|---------------------|---|------------|
| <b>Hoofdstuk 19</b> | <b>Kostenverhaal en economische uitvoerbaarheid</b> | <b>123</b> |
| <b>Hoofdstuk 20</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>             | <b>124</b> |
| 20.1                | Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)   | 124        |
| 20.2                | Maatschappelijk overleg                             | 124        |
| 20.3                | Participatie  | 139        |

### **Bijlagen bij toelichting**

|            |   |     |
|------------|---|-----|
| Bijlage 1  | Vormvrije MER beoordeling                                 | 142 |
| Bijlage 2  | Onderzoek geur  | 143 |
| Bijlage 3  | Verkeersrapport Oostenburg                                | 144 |
| Bijlage 4  | Akoestisch rapport  | 145 |
| Bijlage 5  | Rapport luchtkwaliteit                                    | 146 |
| Bijlage 6  | Bureau onderzoek archeologie                              | 147 |
| Bijlage 7  | Beleidskaart archeologie                                  | 148 |
| Bijlage 8  | Hoogbouweffectrapportage                                  | 149 |
| Bijlage 9  | Advies externe veiligheid                                 | 150 |
| Bijlage 10 | Onderzoek natuurwaarden                                   | 151 |
| Bijlage 11 | Verslag participatiebijeenkomst, 23 januari 2014          | 152 |
| Bijlage 12 | Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst, 26 maart 2014 | 153 |

*De bijlagen zijn apart bij de toelichting gevoegd.*



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

In maart 2010 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel in het programmakkoord 2010-2014 aangegeven de mogelijkheden te onderzoeken om woningen op Oostenburg Noord te realiseren. In overleg met Stadgenoot, eigenaar van het grootste deel van gronden in het gebied, zijn de mogelijkheden voor wonen onderzocht. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in het werkboek "Stadswerf Oostenburg, de ontwikkeling op weg" (Urhahn Urban Design, 19 maart 2012). Het werkboek beschrijft de visie van Stadgenoot op het terrein en een ontwikkelstrategie voor de lange termijn. De ontwikkelstrategie heeft tot doel het gebied te laten transformeren naar een aantrekkelijk werk- en woongebied. Ook wordt in het werkboek een stedenbouwkundig raamwerk beschreven.



Voorzijde werkboek maart 2012

Het stadsdeel heeft vervolgens een ruimtelijk kader opgesteld, waarbinnen het stedenbouwkundig raamwerk voor de ontwikkeling van Oostenburg Noord verder kan worden uitgewerkt tot een bestemmingsplan. Ook is het raamwerk op haalbaarheid getoetst aan een aantal wettelijke kaders, waarvan de Wet geluidhinder de belangrijkste is. Het ruimtelijk kader en de resultaten van de haalbaarheidstoets zijn weergegeven in het document: 'Stadswerf Oostenburg, ruimtelijk kader en haalbaarheidstoets', vastgesteld door de deelraad op 28 mei 2013.

In overleg met omwonenden, eigenaren en andere belangstellenden is in het najaar van 2013 in drie bijeenkomsten gewerkt aan een verfijning van het stedenbouwkundig raamwerk, als opmaat naar het bestemmingsplan. In januari 2014 is dit participatietraject afgesloten met een slotbijeenkomst. De resultaten van de participatie zijn zoveel als mogelijk verwerkt in het concept-ontwerpbestemmingsplan. Over het concept-ontwerpbestemmingsplan is op 26 maart 2014 een informatie- en inspraakbijeenkomst gehouden. Ook zijn schriftelijke inspraakreacties ingediend. De inspraakreacties hebben op sommige onderdelen aanleiding gegeven tot wijziging van het plan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 3 april 2015 zes weken ter inzage gelegen. Na de terinzagelegging is eerst de procedure tot aanwijzing van de Werkspoorhallen aan de VOC-kade tot gemeentelijk monument afgerond. Ondertussen zijn ook studies verricht naar de gewenste verkaveling en bebouwingstypologie.

Op 5 januari 2016 heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum positief besloten over de aanwijzing van één van de Werkspoorhallen tot gemeentelijk monument. Samen met de ingediende zienswijzen en de resultaten van de studies heeft dit op onderdelen geleid tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

## 1.2 Ligging en begrenzing

Oostenburg is een van de oostelijke eilanden gelegen aan de noordoostelijke rand van stadsdeel Centrum. Het plangebied Stadswerf Oostenburg omvat het voormalig Stork-terrein en ligt op het noordelijk deel van het eiland Oostenburg. Het plangebied wordt globaal begrensd door de spoordijk in het noorden, de Wittenburgervaart in het westen, de Oostenburgerdwarsvaart in het zuiden en de Oostenburgervaart in het oosten.

Om de uitwerking van het stedenbouwkundig raamwerk en met name het gebruik van de kades goed af te stemmen op het gebruik van het water, is het water van de Oostenburgerdwarsvaart en de Oostenburgervaart en een deel van het water van de Wittenburgervaart in het plangebied opgenomen. De regels uit het bestemmingsplan 'Water' zijn zoveel als mogelijk overgenomen.



Plangebied



### **1.3 Bevoegdheden**

Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad de Verordening op de bestuurscommissies vastgesteld. Deze verordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten). De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er heeft een herverdeling plaatsgevonden van taken en bevoegdheden van de stadsdelen, die zijn overgegaan in bestuurscommissies. De bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen ligt nu bij de gemeenteraad van Amsterdam. Dit betekent dat de gemeenteraad van Amsterdam bevoegd is het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg vast te stellen.

### **1.4 Geldend planologisch kader**

Voor het plangebied van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg geldt het bestemmingsplan Oostenburg - Noord 2013, vastgesteld door de stadsdeelraad op 25 juni 2013. Bij besluit van 20 augustus 1986 (nr. 1084) is een geluidszone ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld rond het (voormalige) industrieterrein Wittenburg-Oostenburg. Het plangebied ligt in het gezoneerd industrieterrein.

### **1.5 Doelstelling**

Het bestemmingsplan heeft tot doel de transformatie van Oostenburg Noord van werkgebied naar werk-woongebied mogelijk te maken.

Voor de bestaande gebouwen in het plangebied is gekozen voor bestemmingen met flexibele gebruiksregels en gedetailleerde bouwregels. De bestaande gebouwen zijn de Van Gendhallen, het INIT, het Poortgebouw (Rosa en Rita) en het Koudgasgebouw (Roest).

Voor de te ontwikkelen delen van het plangebied is gekozen voor globale, uit te werken bestemmingen. Het is tenslotte nog niet definitief bepaald hoe de nieuwe ontwikkelingen er precies uit zullen zien. Deze uit te werken bestemmingen leggen de belangrijkste randvoorwaarden uit het stedenbouwkundig raamwerk vast en bieden tegelijkertijd voldoende ruimte om in te spelen op ontwikkelingen over een langere termijn.

### **1.6 Planvorm**

Een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht biedt voor de te ontwikkelen delen van het plangebied op dit moment de wenselijke vrijheid en flexibiliteit, meer dan een gedetailleerd bestemmingsplan. De volgorde waarin het gebied wordt ontwikkeld is nog niet definitief bepaald. Direct na de vaststelling wordt de planontwikkeling gestart. Het is wenselijk snel het wonen als nieuwe functie in het gebied mogelijk te maken.

In een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht zijn bestemmingen opgenomen die eerst moeten worden uitgewerkt, voordat een omgevingsvergunning (bouwvergunning) kan worden verleend. Anders gezegd, binnen deze bestemmingen geldt een bouwverbod, totdat een zogenaamd uitwerkingsplan in procedure is gebracht. Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders de plicht mee om een uitwerkingsplan op te stellen. Uiteraard binnen de regels van dit bestemmingsplan. De omvang van een uitwerkingsplan is vooraf niet bepaald. Een uitwerkingsplan kan worden opgesteld voor één kavel, of voor een heel deelgebied. Het ontwerp van een uitwerkingsplan wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd, waarmee een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze in te dienen. Nadat advies is ingewonnen bij het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Centrum stelt het college van burgemeester en wethouders het uitwerkingsplan vervolgens vast.

### **1.7 Werelderfgoed Unesco en beschermd stadsgezicht**

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

### **1.8 Crisis- en herstelwet**

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan en de daarbij behorende vast te stellen uitwerkingsplannen, moeten worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

## **1.9 Leeswijzer**

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een plankaartverbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de plankaart/verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gekoppeld aan de juridische regeling, verwoord in de regels van het bestemmingsplan. De plankaart/verbeelding en de regels vormen samen het bestemmingsplan zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

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

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

De rapporten van relevante onderzoeken zijn als bijlagen toegevoegd.



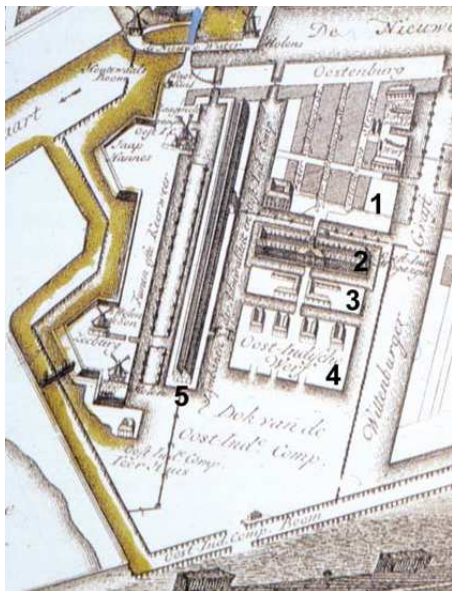
## Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

### 2.1 Historische ontwikkeling

#### *De eerste fase: aanleg van de haveneilanden*

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

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



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

Van de drie grote eilanden is Oostenburg het meest functioneel ontworpen. Het was vanaf ca. 1665 tot 1795 in gebruik door de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) en bestond in feite uit vijf afzonderlijke werfeilanden; vier achter elkaar tussen de Nieuwe Vaart en het IJ en één langgerekt flankerend eiland aan de oostzijde (zie afbeelding). Op het voorste werfeiland (1) lagen in de lengterichting drie parallelle straten (Oostenburgervoorstraat, Oostenburgermiddenstraat, en de Oostenburgerachterstraat). Dit gebied was gereserveerd voor woonhuizen en enkele werkplaatsen, waaronder de Stadschuitenmakerij en een VOC-pakhuis (het Nieuwe Magazijn). In het verlengde van dit eerste werfeiland was het dok van de VOC. Dit strategisch belangrijke deel was met één ophaalbrug af te sluiten. Het tweede eiland (2) werd in beslag genomen door het centrale pakhuis, het Zeemagazijn van de VOC. Na het instorten van dit grote magazijn bouwde de VOC op het voorstuk een nieuw, kleiner pakhuis, nog steeds bestaand en verbouwd tot appartementen. Het derde werfeiland (3) was ingericht met gespecialiseerde werkplaatsen. Het vierde eiland (4), aan de oever van het IJ, was het eigenlijke werfterrein met de scheepshellingen voor de scheepsbouw en enkele werkplaatsen. Hoewel het aanvankelijke ontwerp in vier scheepshellingen voorzag, bleef het aantal waarschijnlijk beperkt tot drie en is de meest westelijke helling nooit gebouwd. Het vijfde eiland (5) flankeerde de eerste vier aan de oostkant en werd ingericht met de lijnbanen van de VOC en de Admiraliteit.



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

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

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

#### *De tweede fase: de industriële revolutie*

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



NDSM werf in 1926

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

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

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

#### *De derde fase: sanering en stadsvernieuwing*

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

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

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

#### *De eilanden nu*

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

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

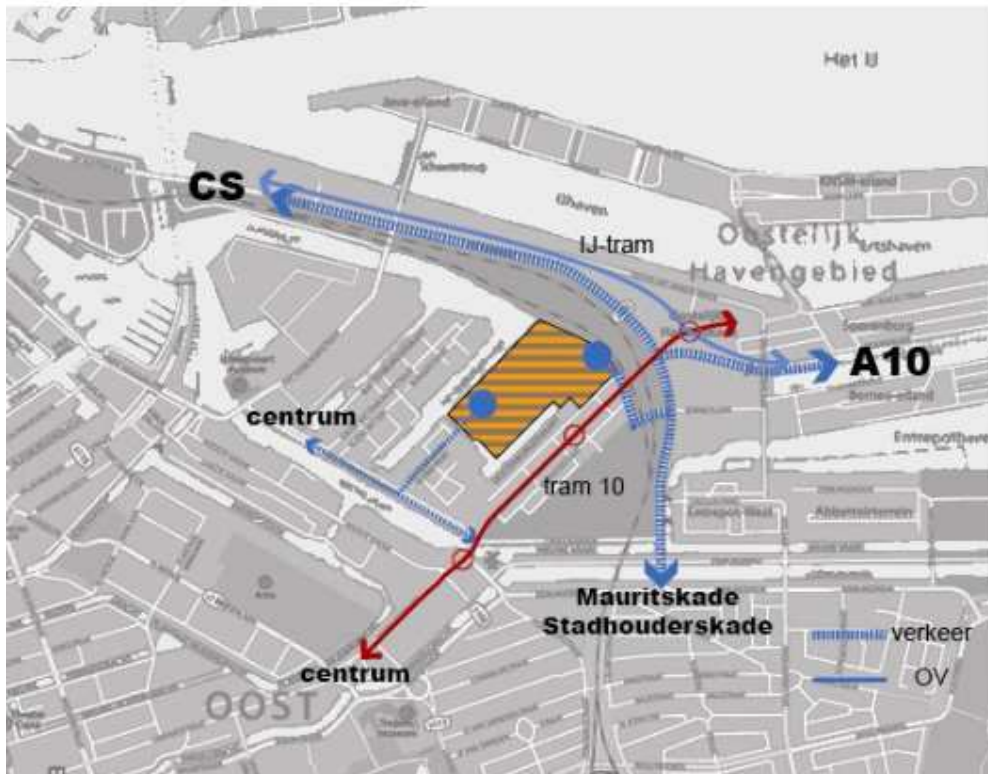


Belangrijke structurerende objecten uit de eerste fase zijn de beide monumentale panden aan de Oostenburgergracht (Admiraliteit en VOC), het Nieuwe Magazijn, de Oosterkerk en het Scheepvaartmuseum. Uit de tweede fase stammen grote delen van de Czaar Peterbuurt, van Oostenburg en de bebouwing aan vrijwel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

### 2.1.1 Ligging in de stad

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

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



Ligging in de stad

### **2.1.2 Oostelijke eilanden**

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

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

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

De eilanden liggen strategisch tussen het centrum, de Zuidelijke IJoevers en het Oostelijk Havengebied en hebben daardoor de potentie om uit te groeien tot een gebied met een meer gemengd karakter dan nu het geval is. In de Czaar Peterbuurt is de afgelopen decennia veel geïnvesteerd in vervanging en behoud van de veelal in slechte staat verkerende panden. Zo is een gemêleerde wijk ontstaan met winkels, horeca, bedrijfjes, ateliers en kantoren waar ook prettig gewoond kan worden. Op het Funenterrein is een nieuwe woonwijk aangelegd, die door de specifieke bebouwing als onderdeel van de toekomstige parkstrook een geheel eigen karakter heeft. Op Oostenburg Noord zelf is de bedrijvigheid in de loop der tijd van karakter veranderd. Op het eiland zijn verschillende nieuwe functies gerealiseerd in zowel bestaande als nieuwe bebouwing.

Op het voormalige machinefabrieksterrein aan de Oostenburgervoorstraat (project Wiener) zullen in de nabije toekomst nieuwe woningen, detailhandel en bedrijfsruimten worden gerealiseerd. Dat geldt ook voor de nieuwbouwlocatie op de kop van de Czaar Peterstraat (project N43) waar behalve woningen ook ruimte is voor een grote supermarkt en horeca. De huidige en de toekomstige ontwikkelingen kunnen de eilanden als geheel een positieve impuls geven.

### **2.1.3 Oostenburg**

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

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

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

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

## 2.2 Huidige situatie

In 2004 werd woningcorporatie Stadgenoot eigenaar van de Van Gendthallen. De Van Gendthallen hebben de status van rijksmonument. In 2008 kocht Stadgenoot ook de rest van Oostenburg Noord, met uitzondering van het INIT-gebouw en een kavel in het zuidoosten van het gebied. Dit kavel is in eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf.

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

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

De voormalige Werkspoorhallen aan de VOC-kade zijn tot 1 augustus 2014 in gebruik geweest voor theatervoorstellingen en zakelijke evenementen, georganiseerd door de Amsterdam Convention Factory/De Theaterfabriek. Voor deze hallen is een procedure tot aanwijzing als gemeentelijk monument gestart.

In het oude Koudgasgebouw en het Poortgebouw zijn horecavoorzieningen gevestigd.



Het Poortgebouw (Rosa en Rita)



Blauwe bokken en Werkspoorhallen



Koudgasgebouw (Roest) en de Van Gendthallen



INIT (gezien vanaf de Conradstraat)

## Hoofdstuk 3 Het ruimtelijk kader

### 3.1 Stedenbouwkundig raamwerk

#### 3.1.1 Algemeen

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

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

Werken blijft ook in de toekomst een belangrijk onderdeel van het eiland. Dit komt onder meer tot uitdrukking in het INIT, waar de stadsdeelwerf en kantoren gecombineerd zijn. In alle deelgebieden is een gemengd gebruik mogelijk, zodat in ieder pand zowel gewoond als gewerkt kan worden. Dit zorgt voor een levendig gebied, zowel overdag als 's avonds.



Stedenbouwkundig raamwerk (afbeelding Urhahn Urban Design)

De hoofdstructuur voor de ontwikkeling is vastgelegd in een stedenbouwkundig raamwerk dat bestaat uit lijnen en bouwvelden. Het INIT en de Van Gendhallen zijn twee bestaande, grote gebouwen met een brutovloeroppervlak van 68.000 m<sup>2</sup> bvo. Elk van deze gebouwen vormt een apart bouwveld. Daarnaast zijn in het raamwerk vier nieuwe bouwvelden opgenomen met een nieuwbouwprogramma van ongeveer 186.000 m<sup>2</sup> bvo. Deze bouwvelden worden in een volgend stadium uitgewerkt naar uitgeefbare kavels. Om wisselende initiatieven mogelijk te maken en een divers stadsbeeld te creëren wordt ingezet op variatie in kavelgrootte en bouwhoogte. Dit sluit goed aan bij het ontwikkelprincipe van het eiland, waarbij door verschillende partijen gebouwd gaat worden.

### 3.1.2 Hoofdstructuur

Het basisprincipe van het eiland is gebaseerd op de historische structuur met een middenas: de Oostenburgermiddenstraat. Deze vormt de hoofdontsluiting van het eiland. Zo kunnen de kades grotendeels autovrij blijven. Dit principe is vergelijkbaar met de hoofdstructuur van Wittenburg en de Czaar Peterstraat. De VOC-kade aan de Wittenburgervaart is de belangrijkste openbare ruimte van het eiland, een grotendeels autovrije kade voor de stad. Aan de kant van de Czaar Peterstraat vormt de oude lijnbaan een route voor langzaam verkeer die uitkomt op het 'buurtplein'.



Hoofdstructuur (afbeelding Urhahn Urban Design)

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

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

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



Principe binnenwerven (afbeelding Urhahn Urban Design)

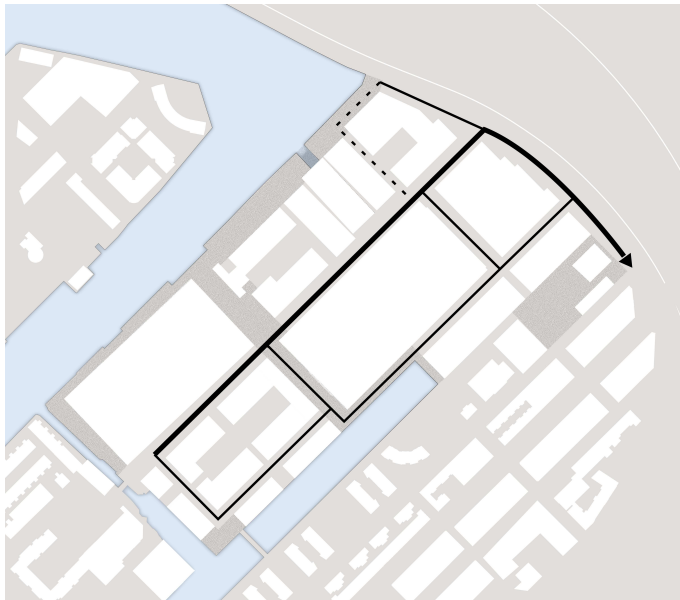


Principe dwarsstraten (afbeelding Urhahn Urban Design)

### 3.1.3 Verkeer, parkeren en openbare ruimte

#### *Autoverkeer*

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

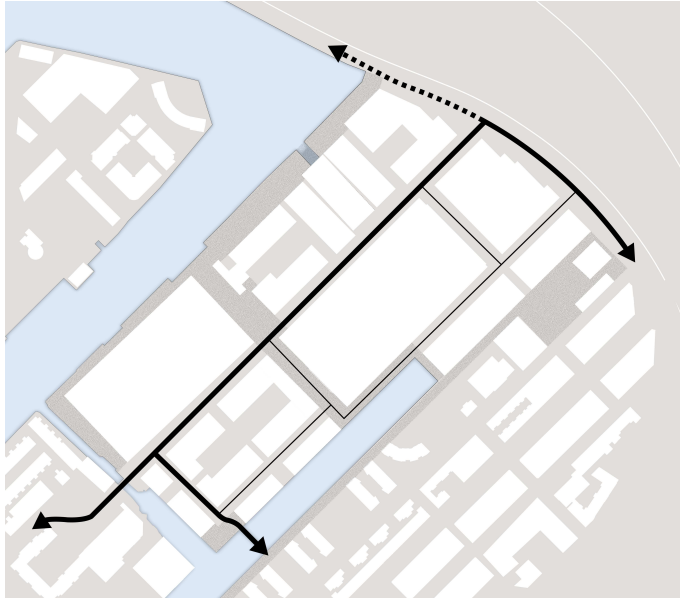


Structuur autoverkeer (afbeelding Urhahn Urban Design)

#### *Langzaam verkeer*

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





Structuur langzaam verkeer (afbeelding Urhahn Urban Design)

### *Parkeren*

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

In twee nieuwe bouwvelden is ruimte voor twee gemeenschappelijke parkeervoorzieningen. In deze parkeervoorzieningen wordt een minimale hoeveelheid van de parkeerbehoefte opgevangen. Daarnaast mag in de nieuw te bouwen gebouwen zelf het aantal parkeerplaatsen worden aangevuld tot het aantal dat volgens de maximale parkeernorm is toegestaan.

Het beperkte aantal openbare parkeerplaatsen op het eiland is alleen bedoeld voor bezoekers en kort parkeren. Bewoners en ondernemers parkeren dus niet of inpandig: of wel in een parkeergarage ofwel op de eigen kavel.

### *Inrichting openbare ruimte*

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



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

De buitenkant is stedelijk. De breedte van de straten en de daarbij passende hoogte van de gebouwen met hoge plinten (begane grond) zorgen ervoor dat een gebied ontstaat met een stedelijk karakter. Behoud van het industrieel erfgoed en andere objecten die bijdragen aan de herkenbaarheid van de historie, waaronder ook de blauwe bokken, is daarbij het uitgangspunt. De binnenkant is kleinschalig, meer informeel. Het buurtplein maakt deel uit van deze informele sfeer, maar ook de binnenwerf achter de VOC-kade is meer intiem en gericht op wonen. Zo ontstaan verschillende sferen, en is tegelijk de samenhang in het gebied sterk.

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

### *Kades*

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

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

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



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

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

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

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

### 3.1.4 Programma

Het gebied zal transformeren van een werkgebied naar een gemengd werk- en woongebied. De richtlijn hierbij is circa 50% werken en 50% wonen. Het programma voor het gebied is gemaximaliseerd op ruim 250.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak (bvo). Met het INIT en de Van Genthallen is al circa 68.000 m<sup>2</sup> bvo werken op het eiland aanwezig. Dit betekent dat voor de overige deelgebieden de verhouding werken-wonen circa 30%-70% is. Het maximum programma is gebaseerd op de wenselijke dichtheid per deelgebied met een kleine overcapaciteit. Met het vastleggen van het minimaal aantal verplichte- en het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> wonen, is per deelgebied de verhouding werken-wonen gespecificeerd.

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

## 3.2 Uitwerking per deelgebied

### 3.2.1 Globale bestemmingen

Behalve de hoofdstructuur worden in het stedenbouwkundig raamwerk vier deelgebieden benoemd. Een beschrijving van elk van de deelgebieden volgt in de deelparagrafen hierna. Op elk deelgebied is een zogenaamde globale bestemming van toepassing, waarin regels zijn opgenomen over onder andere bouwhoogten, programma en openbare ruimte. Het verschil in karakter tussen de deelgebieden komt tot uiting in de regels van de globale bestemmingen. Zo is bijvoorbeeld in de deelgebieden Lijnbaan en Oostenburgervaart de minimale kavelmaat kleiner en de maximale bouwhoogte lager dan in de deelgebieden VOC-kade en Dijkgracht.

In deze toelichting op het bestemmingsplan worden de namen van de deelgebieden gebruikt: Lijnbaan, Dijkgracht, VOC-kade en Oostenburgervaart (zie afbeelding). Vanwege de wettelijk vastgelegde standaardisering van bestemmingsplannen kunnen deze namen niet in de regels van het bestemmingsplan worden gehanteerd. In de regels zijn de deelgebieden terug te vinden in de artikelen over de globale, nog uit te werken bestemmingen:

- Lijnbaan: Gemengd Uit te werken - 1 (GD-U1)
- Dijkgracht: Gemengd Uit te werken - 2 (GD-U2)
- VOC-kade: Gemengd Uit te werken - 3 (GD-U3)
- Oostenburgervaart: Gemengd Uit te werken - 4 (GD-U4)



De deelgebieden (afbeelding Urhahn Urban Design)

In elk deelgebied is een divers programma van wonen, kantoren, bedrijven, detailhandel, horeca en voorzieningen toegestaan. Met het oog op de gewenste verhouding werken/wonen in het gehele plangebied, is voor een aantal functies een maximum bepaald.

Afhankelijk van de ligging en het gewenste karakter van het deelgebied wordt hierin gevarieerd. Zo is naar verhouding in het deelgebied Oostenburgervaart meer wonen toegestaan dan in het deelgebied Dijkgracht. Per deelgebied is in een tabel aangegeven voor welke functie in de

regels van het bestemmingsplan een minimum en/of maximum is opgenomen. In de tabel staat ook het totaal aantal m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) dat in het deelgebied mag worden gerealiseerd.

Op de bestemmingsplankaart/verbeelding is voor elke globale bestemming slechts één groot gekleurd vlak te zien. Uit de regels kan worden opgemaakt hoe dit gekleurde vlak kan worden uitgewerkt in een stratenpatroon met kavels en gebouwen. Deze uitwerking gebeurt in een zogenaamd uitwerkingsplan. Pas nadat een uitwerkingsplan in procedure is gebracht, kan een vergunning worden verleend voor het bouwen (omgevingsvergunning).



De bestemmingsvlakken en de mogelijke uitwerking van de verkaveling (afbeelding Urhahn Urban Design)

De afbeeldingen die in deze paragraaf worden gebruikt laten een mogelijke uitwerking zien van de regels en verbeelding, in een verkaveling met straten en bouwblokken. Deze afbeeldingen zijn indicatief en bedoeld om inzichtelijk te maken hoe het bestemmingsplan kan worden uitgewerkt. In de uitwerkingsplannen die uiteindelijk in procedure worden gebracht kan van deze verkaveling worden afgeweken, mits uiteraard wordt voldaan aan de regels van het bestemmingsplan.

### 3.2.2 Lijnbaan

#### *Ruimtelijke structuur*

De langgerekte bouwvelden in dit deelgebied versterken de lange lijnen in het verlengde van en evenwijdig aan de Oostenburgervaart, refererend aan het verleden van dit deel van het plangebied: hier werden de touwen/lijnen voor de schepen van de VOC gedraaid en gedroogd.

Het plein voor het voormalige Poortgebouw, waarin nu Rosa en Rita gevestigd is, vormt het hart van dit deelgebied. Het plein wordt een verblijfsruimte waar nieuwe bewoners en bewoners uit de Czaar Peterstraat elkaar kunnen ontmoeten. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat het plein tenminste 1.200 m<sup>2</sup> groot moet zijn. Rondom het plein is naast de horeca in het Poortgebouw, de vestiging van twee nieuwe horecagelegenheden mogelijk in de vorm van een café of een restaurant. Zo kan dit een levendige plek in het gebied worden. Om die reden is in de regels van het bestemmingsplan ook opgenomen dat de begane grondlaag een minimale hoogte heeft van 3,5 meter. Dit maakt flexibel gebruik van deze eerste bouwlaag mogelijk.



Buurtplein aan de Conradstraat (afbeelding Urhahn Urban Design)

Een tweede bijzondere plek in dit gebied is de kop van de Oostenburgervaart. Hier is de rooilijn van de nieuwbouw bewust teruggelegd, zodat de mogelijkheid ontstaat om een doorgaande route te creëren langs de Oostenburgergracht. In het water van de Oostenburgervaart kan een steiger worden aangelegd, zodat ook hier een aangename verblijfsplek kan ontstaan.

Om een soepele overgang te maken tussen de Czaar Peterbuurt en Oostenburg is in de Lijnbaan gekozen voor een bouwhoogte tot maximaal 19 meter. Binnen deze hoogte zijn gebouwen van vier tot maximaal zes bouwlagen mogelijk. In directe aansluiting op de bestaande bebouwing aan de Conradstraat is een maximale bouwhoogte opgenomen van 17,5 meter, waarbinnen gebouwen van maximaal vijf bouwlagen kunnen worden gerealiseerd. Op de hoek van de Dijkgracht en in het verlengde van de Isaac Titsinghkade is een toren van maximaal 52 meter hoogte (vijftien bouwlagen) toegestaan.

Met de keuze voor de rooilijnen in dit deelgebied is 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. In het verlengde van de kade wordt de ruimte tussen de nieuwbouw en het perceel van de voormalige bakkerij ingericht als fiets- en voetpad. Haaks op de Conradstraat kan de ruimte worden uitgegeven als tuin. De rooilijn van de nieuwbouw aan de Conradstraat ligt in het verlengde van de voormalige bakkerij. Het Poortgebouw en de historische muren springen in de rooilijn iets naar voren, zodat de entree van het gebied gemarkeerd wordt.



Aansluiting Lijnbaan op de Voormalige Bakkerij (afbeelding Urhahn Urban Design)

### *Programma*

In het deelgebied Lijnbaan is een divers programma van wonen, kantoren, bedrijven, horeca en voorzieningen toegestaan. In onderstaande tabel is voor wonen het minimaal aantal verplichte - en het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> opgenomen. Voor kantoren en horeca is alleen het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> genoemd. De som van het aantal vierkante meters wonen, kantoren en horeca is kleiner dan het totaal aantal brutovloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan. Het verschil mag worden ingevuld door andere functies die binnen de bestemming zijn toegestaan. De verhouding werken/wonen die in dit deelgebied wordt nagestreefd is 15%-85%.

| wonen                                      | kantoren                  | horeca                      | totaal bvo                 |
|--|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| min. 20.000 tot max. 29.000 m <sup>2</sup> | max. 3.000 m <sup>2</sup> | max. 2 x 300 m <sup>2</sup> | max. 33.000 m <sup>2</sup> |

### 3.2.3 Dijkgracht

#### *Ruimtelijke structuur*

Dit deelgebied is het kleinste in het plangebied, gelegen tussen INIT en de Dijkgracht. De gehele Dijkgracht vormt de entree naar Stadswerf Oostenburg. Daarom wordt ook hier gestreefd naar een aantrekkelijke begane grondlaag, met een minimale hoogte van 3,5 meter.

Door de ligging tegenover de spoordijk wordt wonen met name aantrekkelijk op de hogere bouwlagen, met uitzicht over het spoor. Aangezien de spoorzijde de noordoostzijde is, is het goed mogelijk voor de woningen een geluidsluwe zijde aan de zonkant te realiseren.

De ligging tegenover de toegang tot de stadsdeelwerf, maakt dit deelgebied zeer geschikt voor de realisatie van een gemeenschappelijk parkeergebouw. In dit parkeergebouw kan een groot deel van de parkeerbehoefte van het gebied worden opgevangen.



Oostenburgermiddenstraat richting INIT (afbeelding Urhahn Urban Design)

De bouwhoogte van de bebouwing bedraagt 26 meter. Binnen deze hoogte is bebouwing van acht bouwlagen mogelijk, passend bij het profiel van de aanliggende straten. Tegenover het deelgebied Lijnbaan is het wenselijk een gebouwen met een maximale bouwhoogte van 19 meter te realiseren, in aansluiting op maximale bouwhoogte van de bebouwing in dat gebied.

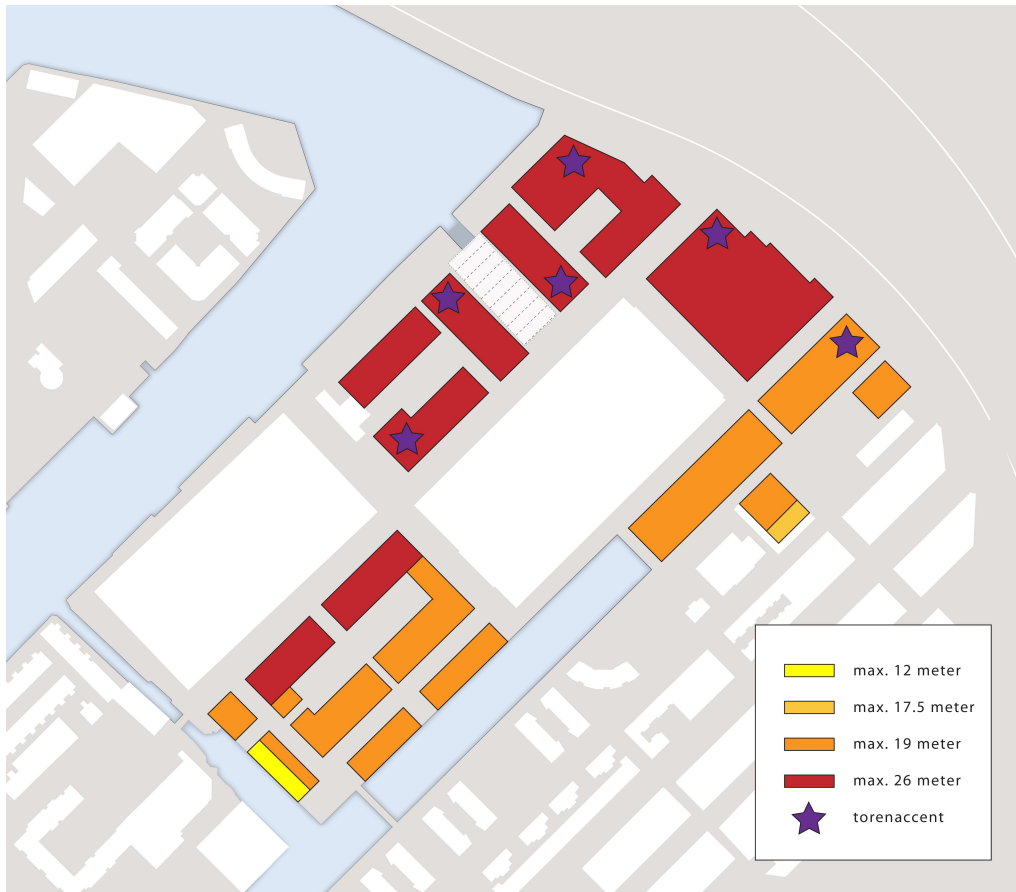
Aan de Dijkgracht wordt, op de hoek met de Oostenburgermiddenstraat, de mogelijkheid geboden voor het maken van een toren met een bouwhoogte van 42 meter.



### Programma

In het deelgebied Dijkgracht is een divers programma van wonen, kantoren, bedrijven, en voorzieningen toegestaan. Belangrijk voor dit deelgebied is de gemeenschappelijke parkeervoorziening die hier moet worden gerealiseerd. In onderstaande tabel is voor wonen het minimaal aantal verplichte- en het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> opgenomen. Voor kantoren is alleen het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> genoemd. Voor parkeren wordt uitgegaan van tenminste 7.000 m<sup>2</sup>. De som van het aantal vierkante meters wonen, kantoren en parkeren is kleiner dan het totaal aantal brutovloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan. Het verschil mag worden ingevuld door andere functies die binnen de bestemming zijn toegestaan. De verhouding werken/wonen in dit deelgebied is 50%-50%.

| wonen                                      | kantoren                  | parkeren                  | totaal bvo            |
|--|---------------------------|---------------------------|-----------------------|
| min. 10.000 tot max. 15.500 m <sup>2</sup> | max. 8.000 m <sup>2</sup> | min. 7.000 m <sup>2</sup> | 36.000 m <sup>2</sup> |



Bouwhoogte (afbeelding Urhahn Urban Design)

### 3.2.4 VOC-kade

#### *Ruimtelijke structuur*

Het deelgebied tussen de VOC-kade, de Oostenburgermiddenstraat, de Dijksgracht en de Jacob Bontiusplaats is het meest veelzijdig. De VOC-kade wordt gezien als de belangrijkste publieke ruimte van het gebied, met een programma en uitstraling die het gebied en de buurt overstijgen. Een hoge begane grondlaag van minimaal 3,5 meter maakt deze bouwlaag aantrekkelijk voor diverse publieksfuncties, waaronder horeca. Ook bestaat de mogelijkheid in dit deelgebied een hotel realiseren. Aan de kade is veel ruimte voor verblijven, met de blauwe bokken, het voormalige Koudgasgebouw en de Werkspoorhal als bijzondere referentie naar het scheepvaartverleden.

De Oostenburgermiddenstraat vormt de hoofdstraat van het gebied. Met een breedte van 17,5 meter heeft deze straat een goed profiel waarin voldoende ruimte is voor het bestemmingsverkeer van het gebied en waar in de gebouwen aan deze straat prettig gewoond en gewerkt kan worden. Een begane grondlaag met een minimale hoogte van 3,5 meter maakt een flexibel gebruik door publieksfuncties mogelijk.

Als tweede ontsluiting van dit deelgebied is voorzien in twee zogenaamde binnenwerven. Zowel ten noorden als ten zuiden van de monumentale Werkspoorhal biedt de binnenwerf de mogelijkheid de panden aan de kade te ontsluiten voor het autoverkeer en daarmee de VOC-kade grotendeels autovrij te houden. Voor dit deelgebied is in de regels opgenomen dat haaks op de kade ook twee doorzichten moeten worden gemaakt. Vanaf de Oostenburgermiddenstraat bieden deze zicht op het water. Afhankelijk van het toekomstig gebruik van de Werkspoorhal kan worden geschoven met de precieze ligging van deze doorzichten.

Met een zogenaamde relatielijn ten noorden van de Werkspoorhal wordt geregeld dat binnen een afstand van 25 meter van die lijn een ontsluitingsweg gerealiseerd moet worden. Het meest noordelijke deel van de VOC-kade wordt zo (beperkt) toegankelijk voor autoverkeer,

De bouwhoogte van de bebouwing in het gehele VOC-gebied bedraagt maximaal 26 meter. Voor vier torens is een hogere bouwhoogte toegestaan. De hoek van de VOC-kade en de Dijksgracht is een markant punt in het gebied, bij uitstek geschikt voor een toren. De maximale bouwhoogte van deze toren is 52 meter.



Aanzicht VOC-kade vanaf Wittenburg (afbeelding Urhahn Urban Design)

Behalve op deze locatie is in dit deelgebied op drie andere locaties in torens voorzien. De bouwhoogte van de torens is variabel:

- Op de hoek van de Jacob Bontiusplaats en de Oostenburgermiddenstraat een toren met een maximale bouwhoogte van 46 meter;
- Aan de VOC-kade (direct ten zuiden van de Werkspoorhal) een toren met een maximale bouwhoogte van 39 meter;
- Aan de Oostenburgermiddenstraat (direct ten noorden van de Werkspoorhal) een toren met een maximale bouwhoogte van 46 meter.

#### *Programma*

In het deelgebied VOC-kade is een divers programma van wonen, kantoren, bedrijven, horeca, hotels en voorzieningen toegestaan. In onderstaande tabel is voor wonen het minimaal aantal verplichte- en het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> opgenomen. Voor kantoren, horeca en de hotelfunctie is alleen het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> genoemd. De som van het aantal vierkante meters wonen, kantoren, horeca en hotels is kleiner dan het totaal aantal brutovloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan. Het verschil mag worden ingevuld door andere functies die binnen de bestemming zijn toegestaan. De verhouding werken/wonen die in dit deelgebied wordt nagestreefd is 30%-70%.

| wonen  | kantoren                   | horeca                      | hotels                     | totaal bvo            |
|--|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------|
| min. 38.000 m <sup>2</sup> tot<br>max. 54.000 m <sup>2</sup> | max. 13.000 m <sup>2</sup> | max. 3 x 500 m <sup>2</sup> | max. 13.500 m <sup>2</sup> | 75.000 m <sup>2</sup> |

### **3.2.5 Oostenburgervaart**

#### *Ruimtelijke structuur*

De ligging aan Oostenburgervaart en Oostenburgerdwarsvaart, tegenover de lange zijgevel van de Van Gendthallen en vrijwel aan het einde van de hoofdverkeersontsluiting, geeft dit deelgebied een rustiger en meer buurtgericht karakter. Hier zijn kleinere gebouwen gewenst. Aan de Oostenburgermiddenstraat en de Jacob Bontiusplaats is de vestiging van publieksfuncties wenselijk. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om ook daar andere functies dan wonen te realiseren, om een stedelijke en levendige buurt te creëren.

De verkaveling van dit deelgebied kan op verschillende manieren worden ingevuld. Er zal in ieder geval een lus moeten worden gemaakt, die onderdeel is van de hoofdontsluiting van het hele gebied. Uitgangspunt voor het stratenpatroon is de noord-zuidrichting, zodat de voorkanten van gebouwen aan de Oostenburgermiddenstraat worden gerealiseerd en wordt aangesloten op de verkaveling van de VOC-kade. Haaks op de Oostenburgermiddenstraat is een straat gewenst die een nieuwe entree van de Van Gendthallen verbindt met het water. Het principe van een dwarsstraat die vanaf de middenstraat zicht biedt op het water zorgt voor samenhang met de Czaar Peterbuurt. Ook het principe van de binnenwerf en het maken van open blokken met oriëntatie op de straat is hier van toepassing.

Belangrijke elementen in dit deelgebied zijn de openbare verblijfsplekken aan het water. In tegenstelling tot de kades in de andere deelgebieden, die veelal breed en openbaar zijn, bestaat in dit deelgebied ook de mogelijkheid de kade te privatiseren. De voorkeur gaat uit naar een kade die afwisselend openbaar en privé is. Deze afwisseling draagt bij aan de variatie in de aard van de verblijfsplekken in het gebied.

De hoek van de beide vaarten is open. Via een straat tussen deze ruimte en de Oostenburgermiddenstraat ontstaat een route tussen de Van Gendthallen en de Czaar Peterbuurt. Een nieuwe brug voor het langzaam verkeer verbindt deze plek met de Czaar Peterbuurt. Behalve deze plek is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat nog twee openbare plekken aan de kade moeten worden gerealiseerd.



Zicht op de hoek vanuit de Czaar Peterbuurt (afbeelding Urhahn Urban Design)

De bouwhoogte aan de Oostenburgermiddenstraat is maximaal 26 meter. De bouwhoogte in het overig deel van dit deelgebied bedraagt maximaal 19 meter. De begane grond van bebouwing aan de Oostenburgermiddenstraat en Jacob Bontiusplaats bedraagt minimaal 3,5 meter, zodat ook hier flexibel gebruik mogelijk is. Aan de Oostenburgerdwarsvaart geldt een maximale bouwhoogte van 12 meter, met als doel te voorkomen dat de vaart aan weerszijden (aan de overzijde staat het Pakhuis Oostenburg) hoog bebouwd wordt.

### *Programma*

In het deelgebied Oostenburgervaart is een divers programma van wonen, kantoren, horeca en voorzieningen toegestaan. In onderstaande tabel is voor wonen het minimaal aantal verplichte en het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> opgenomen. Voor kantoren en horeca is alleen het maximaal aantal mogelijke m<sup>2</sup> genoemd. Ook is in dit deelgebied geregeld dat een gemeenschappelijke parkeervoorziening moet worden gerealiseerd, met een minimum aantal vierkante meters van 2.000 m<sup>2</sup>. De som van het aantal vierkante meters wonen, kantoren, horeca en parkeren is kleiner dan het totaal aantal brutovloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan. Het verschil mag worden ingevuld door andere functies die binnen de bestemming zijn toegestaan. De verhouding werken/wonen die in dit deelgebied wordt nagestreefd is 20%-80%.

| wonen  | kantoren                  | horeca                      | parkeren                 | totaal bvo            |
|--|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| min. 28.000 m <sup>2</sup><br>tot max. 34.000 m <sup>2</sup> | max. 3.000 m <sup>2</sup> | max. 2 x 300 m <sup>2</sup> | min 2.000 m <sup>2</sup> | 44.000 m <sup>2</sup> |

### 3.2.6 Torens

In totaal zijn in het plangebied maximaal zes torens mogelijk, verdeeld over de deelgebieden VOC-kade, Dijkgracht en Lijnbaan. De torens mogen niet op beide hoeken van de straat tegenover elkaar staan en hebben een maximaal oppervlak van 600 m<sup>2</sup> per verdieping. Voor een toren ten behoeve van een hotel is een maximaal oppervlak van 800 m<sup>2</sup> toegestaan.

De positie van de torens is zorgvuldig bepaald. De plaatsing op de hoeken en naast de Werkspoorhal benadrukt de bijzondere positie van de torens in het gebied. In de uitwerking van het plan wordt rekening gehouden met:

1. licht en lucht rondom de torens;
2. lagere bebouwing aangrenzend aan de torens;
3. goede aansluiting op de openbare ruimte, rekening houdend met bezonning en wind.

In de uitwerkingsplannen die worden gemaakt voor één of meerdere torens worden deze onderdelen verder uitgewerkt.



Mogelijke locaties torens (afbeelding Urhahn Urban Design)

### 3.3 Van Gendhallen, INIT, Poort- en Koudgasgebouw

De bestaande gebouwen hebben een eindbestemming gekregen, wat wil zeggen dat deze bestemming niet hoeft te worden uitgewerkt voordat een omgevingsvergunning kan worden verleend. Voor deze gebouwen is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van bestemmen zoals elders in de binnenstad en de Oostelijke eilanden gebruikelijk is. Voor het INIT, het Poort- en Koudgasgebouw is de bestemmingsregeling uit het huidige bestemmingsplan overgenomen. Deze bestemmingen zijn zoveel mogelijk pas gemaakt op het huidige gebruik. Dit betekent voor het INIT dat onder andere kantoren en horeca in de vorm van een café en restaurant zijn toegestaan. Het Poortgebouw en het Koudgasgebouw hebben een bestemming waarbinnen horeca is toegestaan (café en/of restaurant).

Wat betreft de bouwregels geldt voor al deze gebouwen dat de bestaande bouwhoogte de maximale bouwhoogte is. De Van Gendhallen, het Poortgebouw en het Koudgasgebouw zijn bovendien aangeduid als orde 1, omdat zij zijn aangewezen als (rijks- of gemeentelijk) monument. Voor het Koudgasgebouw wordt voorzien in een mogelijkheid tot uitbreiding aan de VOC-kade. Hiervoor geldt een maximale bouwhoogte van 5 meter.

#### *Programma Van Gendhallen*

Voor de Van Gendhallen is het programma mogelijk gemaakt dat in 2014 via een omgevingsvergunning voor de eerste fase van de renovatie is verleend, aangevuld met het wenselijke programma voor de tweede fase. Uiteindelijk zullen de Van Gendhallen een zeer divers gebruik kennen met bedrijven, kantoren, detailhandel en horeca.

In onderstaande tabel is het programma weergegeven. De som van het aantal vierkante meters kantoren, horeca en detailhandel is kleiner dan het totaal aantal brutovloeroppervlak (bvo) dat is toegestaan. Het verschil mag worden ingevuld door andere functies die binnen de bestemming zijn toegestaan.

| kantoren                  | horeca                                      | detailhandel            | totaal bvo            |
|---------------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| max. 9.000 m <sup>2</sup> | 2 vestigingen tot max. 1.000 m <sup>2</sup> | max. 700 m <sup>2</sup> | 22.700 m <sup>2</sup> |

### 3.4 Programma

In paragraaf 3.2 is per deelgebied aangegeven welk programma binnen elk deelgebied mogelijk wordt gemaakt. In onderstaande tabel is weergegeven op welke manier het totale programma werken/wonen is verdeeld over het gehele plangebied.

|                   | totaal maximaal programma | gedeelte niet-wonen | maximaal wonen | minimaal niet-wonen |
|-------------------|---------------------------|---------------------|----------------|---------------------|
| Lijnbaan          | 33.000                    | 0,15                | 29.000         | 4.000               |
| Dijksgracht       | 34.000                    | 0,50                | 15.500         | 18.500              |
| VOC-kade          | 75.000                    | 0,30                | 54.000         | 21.000              |
| Oostenburgervaart | 44.000                    | 0,20                | 34.000         | 10.000              |
|                   |                           |                     |                |                     |
| Van Gendthallen   | 22.700                    | 1                   |                | 22.700              |
| INIT              | 45.000                    | 1                   |                | 45.000              |
|                   |                           |                     |                |                     |
| totaal            | 253.700                   |                     | 132.500        | 121.200             |
|                   |                           |                     | 52%            | 48%                 |

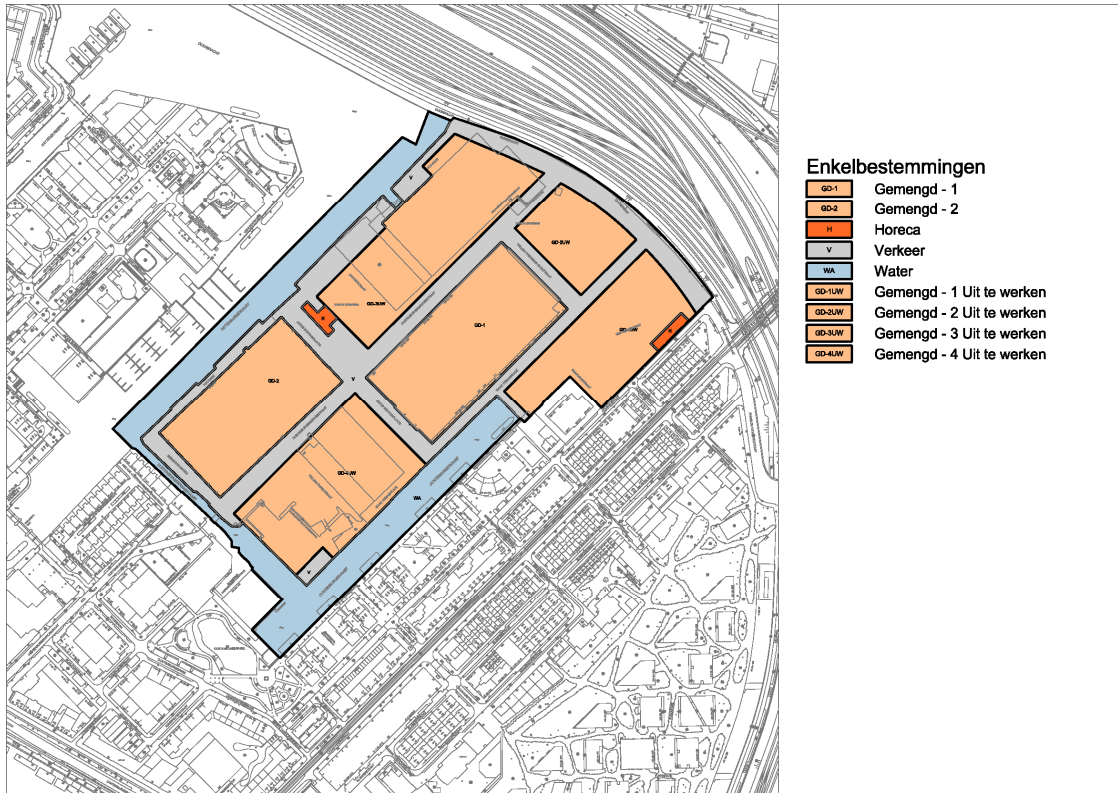
### 3.5 Plankaart/verbeelding

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

#### *Enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen*

Via een bestemming wordt een bepaalde functie toegestaan. Zo staat de bestemming 'Gemengd' een divers gebruik toe, waaronder wonen, kantoren, bedrijven en voorzieningen. Dit is een zogenaamde 'enkelbestemming'. In dit bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen de eindbestemmingen 'Gemengd-1', 'Gemengd-2', 'Horeca', 'Verkeer' en 'Water' en de globale bestemmingen 'Gemengd Uit te werken 1 t/m 4'. Voor een toelichting op het verschil tussen een eindbestemming en een globale bestemming wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1.

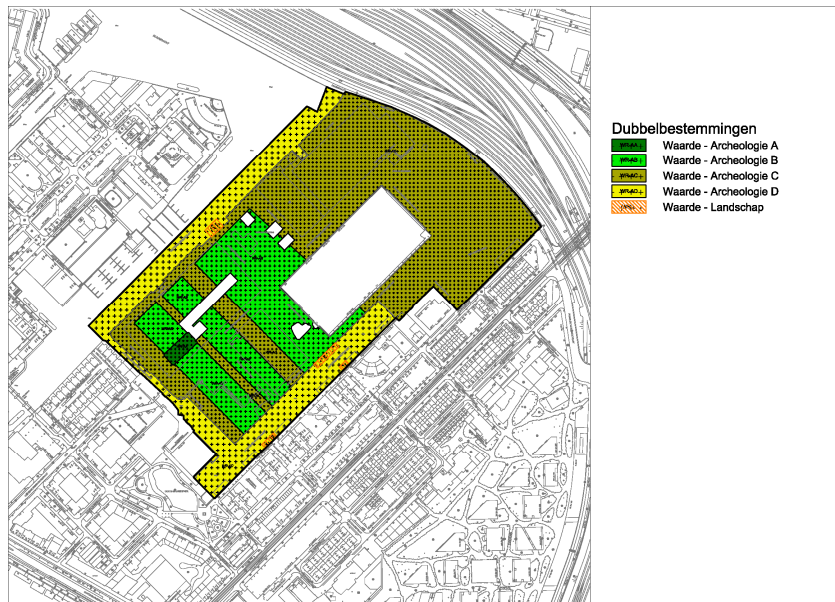
Op de plankaart zijn de enkelbestemmingen te herkennen aan de gekleurde vlakken in combinatie met een letteraanduiding (bijv. rood, H = horeca) of in combinatie met een letter- en cijferaanduiding (bijv. oranje, GD-1 = Gemengd - 1).



Enkelbestemmingen >> aangepaste afbeelding pm

De bescherming van de archeologische waarden in het plangebied gebeurt door middel van een 'dubbelbestemming'. Een dubbelbestemming bestemt de grond 'dubbel'. Dat betekent dat aan de betrokken grond naast de enkelbestemming 'Gemengd' ook een tweede functie wordt toegekend. Die tweede functie is in dit plan de archeologische waarde. Op de plankaart zijn de dubbelbestemmingen te herkennen aan de vlakken met kruisjes, in combinatie met een letteraanduiding (bijv. WR-AA = Waarde – Archeologie A). Een toelichting op de betekenis van de dubbelbestemmingen is te lezen in paragraaf 11.3.





Dubbelbestemmingen >> aangepaste afbeelding pm

### *Bouwvlakken, bouwaanduidingen, maatvoeringen en figuren*

Binnen de enkelbestemmingen zijn nadere aanduidingen opgenomen die voor specifieke locaties meer in detail aangeven wat ter plaatse is toegestaan. Een voorbeeld hiervan is het bouwvlak in de bestemming 'Gemengd Uit te werken - 1 (GD UW-1, het deelgebied Lijnbaan)'. Dit bouwvlak is opgenomen omdat de gewenste rooilijn rond de voormalige Bakkerij en aan de Conradstraat niet precies gelijk ligt met de bestemmingsgrens. Voor alle andere gemengde bestemmingen geldt dat de rooilijn van de gebouwen gelijk mag liggen met de bestemmingsgrens. Voor deze bestemming geldt, dat ter plaatse van de voormalige Bakkerij en de Conradstraat de rooilijn van de nieuwbouw terug ligt ten opzichte van de bestemmingsgrens. Het bouwvlak duidt dit aan.

Specifieke bouwaanduidingen zijn opgenomen om de ordewaardering van de bestaande gebouwen weer te geven. Maatvoeringen worden gebruikt om de maximale bouwhoogte van de nieuwbouw weer te geven. Op de plek waar in de toekomst een weg moet worden gerealiseerd is op de plankaart als figuur een zogenaamde 'relatie' opgenomen.

### *Gebiedsaanduidingen en functieaanduidingen*

Op de verbeelding is in de Wittenburgervaart en de Oostenburgervaart een gebiedsaanduiding opgenomen. Deze gebiedsaanduidingen komen uit het bestemmingsplan Water en geven aan hoeveel ligplaten voor woonboten, na wijziging van het bestemmingsplan, kunnen worden toegestaan.

De functieaanduidingen komen alleen voor in de bestemmingen Verkeer en Water en geven aan waar specifiek gebruik is toegestaan. Binnen de bestemming Verkeer is dat een aanduiding voor de blauwe bokken aan de Wittenburgervaart. Binnen de bestemming Water zijn het aanduidingen voor dezelfde blauwe bokken, maar ook voor bruggen, boten en steigers.

## Hoofdstuk 4 Juridische planbeschrijving

### 4.1 Algemeen

Het plan is gemaakt met behulp van Dezta en RO Plansoftwarepakketten waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende regels.

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

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

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

### 4.2 Planvorm

Een deel van het bestemmingsplan is een gedetailleerd eindplan, waar de bestemmingen en de maximale bouwmogelijkheden bekend zijn. Dit deel betreft het INIT gebouw, de Van Gendhallen, Roest en Rosa en Rita, ook de wegenstructuur is vastgelegd in het plan. Uitgangspunt bij dit deel van het bestemmingsplan is het zoveel mogelijk handhaven van bestaande bouw- en gebruiksrechten.

Nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan hebben elk een eigen uit te werken bestemming gekregen. Dit omdat nog niet precies duidelijk is hoe de nieuwe ontwikkelingen eruit zullen zien. Voordat er omgevingsvergunningen kunnen worden verleend moet het plan eerst verder worden uitgewerkt. Bij het vaststellen van het moederplan door de gemeenteraad geeft de gemeenteraad aan het college van burgemeester en wethouders de plicht mee om een uitwerkingsplan op te stellen binnen de kaders van de uitwerkingsregels. Het uitwerkingsplan moet binnen de planperiode van 10 jaar van het moederplan worden uitgewerkt. Het uitwerkingsplan gaat deel uitmaken van het bestemmingsplan.

Een uitwerkingsplicht betekent niet dat het bevoegd gezag moet meewerken aan een initiatief. Het plichtmatige heeft betrekking op het feit dat de globale regeling zoals die in het bestemmingsplan (moederplan) is opgenomen, eerst een verdere uitwerking behoeft alvorens tot uitvoering van het bestemmingsplan kan worden gekomen. Binnen de planperiode wordt het bestemmingsplan uitgewerkt. Het uitwerkingsplan moet in overeenstemming zijn met de uitwerkingsregels.

## **4.3 Regels en bestemmingen**

### **4.3.1 Algemeen**

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

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

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels. In ieder artikel is per bestemming bepaald welke functies zijn toegestaan en de bijbehorende gebruiks- en bouw mogelijkheden. Indien nodig zijn flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Voor de gronden die een uit te werken bestemming hebben gekregen, geldt dat is geregeld aan welke regels een uitwerkingsplan moet voldoen.

In hoofdstuk 3 zijn algemene regels waaronder de anti-dubbeltelregel en de afwijkingsregels terug te vinden ook worden algemene gebruiksregels gegeven.

Hoofdstuk 4 bevat tenslotte de overgangs- en slotregels.

### **4.3.2 Toelichting op de planregels**

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

#### Bestemmingsregels

##### *Bestemmingsomschrijving*

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om aan de hand van voorkomende functies vast te stellen wat de aard van de bestemmingsomschrijving is. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en scheidt tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

### *Bouwregels*

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven, uitgesplitst in onder meer goothoogte en bouwhoogte. In bepaalde gevallen is ten aanzien van de dakhelling een aantal graden opgenomen dat gericht is op een minimale dakhelling.

### *Nadere eisen*

In enkele bestemmingen zijn nadere eisen opgenomen. Nadere eisen bieden de mogelijkheid om sturing te geven aan de situering en de afmeting van bouwwerken. Door in de planregels een aantal voorwaarden op te nemen waaraan kan worden getoetst, kunnen nadere eisen de mogelijkheid bieden om tot een goede afstemming te komen met de omgeving. Het is een extra instrument dat het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft om in een concreet geval meer sturing aan de situering en afmeting van bouwwerken te geven dan in eerste instantie door de regels mogelijk is gemaakt. Er vindt een inperking plaats van datgene wat in de bestemmingsplanregels mogelijk is. Door het opnemen van objectieve voorwaarden waaraan moet worden getoetst, bieden de planregels voldoende rechtszekerheid voor degene aan wie de nadere eisen worden opgelegd. Door het opnemen van nadere eisen kunnen de bij de bestemmingsregels gegeven rechten legitiem worden ingeperkt, waarbij de in de nadere eisen opgenomen objectieve voorwaarden voldoende rechtszekerheid bieden. Het bevoegd gezag moet de inperking voldoende motiveren.

### *Specifieke gebruiksregels*

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

### *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*

(in het navolgende: aanlegvergunningstelsel)

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

#### *Wijzigingsbevoegdheid*

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

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

#### Algemene regels

In het bestemmingsplan is een aantal algemene regels opgenomen. Deze algemene regels gelden voor elke bestemming die is opgenomen in de planregels.

#### *Algemene gebruiksregels*

In de algemene gebruiksregels is bepaald gebruik uitgesloten. Dit gebruik is uitgesloten voor alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen. Dit is tevens de reden waarom de uitsluiting van dit gebruik in algemene regels is neergelegd.

#### *Algemene afwijkingsregels*

Voor deze regels geldt hetzelfde als wat hierboven is beschreven ten aanzien van de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden die zijn opgenomen in de bestemmingsregels. Echter plaats van het plan waarin ze zijn opgenomen bepaald de werking ervan. In dit geval geldt dat ze van toepassing zijn ten behoeve van alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen.

### *Overgangsrecht*

De formulering van het overgangsrecht is opgenomen in het Bro.

#### **4.3.3 Toelichting op de bestemmingen**

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

#### Begrippen

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

#### Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

#### Gemengd - 1

De bestemming Gemengd - 1 betreft het INIT-gebouw. Het huidige gebruik is vastgelegd in het bestemmingsplan. Op de begane grond is de stadsdeelwrf toegestaan en op de hoger gelegen bouwlagen zijn verschillende (creatieve) functies (milieucategorie I en II), horeca en sportvoorzieningen mogelijk. Ook parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het aantal horecagelegenheden is beperkt tot maximaal twee vestigingen.

#### Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 betreffen de Van Gendhallen. Hier zijn verschillende maatschappelijke, creatieve en sportvoorzieningen alsmede bedrijven en kantoren toegestaan. De Van Gendhallen zijn aangewezen als beschermd monument. Het gebouw is beschermd met de specifieke bouwaanduiding - orde 1.

#### Horeca

De bestemming Horeca is gegeven aan de bestaande horecagelegenheden in het gebied. Naast horeca zijn ook andere gebruiksmogelijkheden toegestaan. De gebouwen zijn aangewezen als beschermde monumenten en beschermd met de de specifieke bouwaanduiding - orde 1`. Aan de westkant van bestaande bebouwing is nieuwbouw mogelijk.

## Verkeer

De bestemming Verkeer is gegeven aan de gronden met een verkeersfunctie. Dit gebied omvat de rijwegen, de voet- en fietspaden, groenvoorzieningen en openbare ruimte. Het aantal rijstroken is in de regels aangegeven. De wegen worden uitgevoerd als 30-km-per-uur gebied. Binnen de bestemming zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan, echter vanaf een hoogte van 7 meter is een uitkraging van gebouwen in de aangrenzende bestemmingen Gemengd - Uit te werken 1, Gemengd - Uit te werken 2 en Gemengd - Uit te werken 3 toegestaan. In de bestemming Verkeer is het bestaande gasdrukmeet- en regelstation, type B, opgenomen met de daarbijbehorende veiligheidscontour.

## Water

De bestemming Water is gegeven aan de Wittenburgervaart, Oostenburgerdwarsvaart en de Oostenburgervaart. Deze gronden zijn (o.a.) bestemd voor waterberging en waterwegen. Binnen de bestemming Water zijn ligplaatsen voor woonboten mogelijk ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - ligplaatsen'. Deze ligplaatsen waren reeds als zodanig bestemd in het bestemmingsplan Water.

Gemengd - Uit te werken 1, Gemengd - Uit te werken 2, Gemengd - Uit te werken 3, Gemengd - Uit te werken 4

Deze uit te werken bestemmingen zijn gelegd op de ontwikkelingslocaties in het gebied. De uitwerkingsregels bevatten het kader op basis waarvan een uitwerkingsplan dient te worden gemaakt voor de beoogde ontwikkeling van het gebied. De ontwikkeling van deze gebieden wordt voorzien binnen de planperiode van 10 jaar. Het college van burgemeester en wethouders stelt een uitwerkingsplan op, met inachtneming van de in de regels opgenomen voorwaarden.

Het programma in de verschillende uit te werken bestemmingen verschilt, in elke bestemming kunnen woningen worden gebouwd. Ter plaatse kunnen woningen worden gerealiseerd. De woningen dienen te beschikken over een stille zijde. Op grond van de bouwregels geldt er een bouwverbod totdat het uitwerkingsplan rechtskracht heeft verkregen. Van deze regel kan worden afgeweken als de nieuwe bebouwing in overeenstemming zal zijn of kan worden ingepast in een vastgesteld uitwerkingsplan of een daarvoor ter inzage gelegd ontwerp.

De gebouwen dienen in het bouwvlak te worden gerealiseerd, in de bestemming verkeer is een overbouw mogelijk. De kavelbreedte is vastgelegd in de uitwerkingsregels. In de uit te werken bestemmingen zijn maximaal zes hoogteaccenten toegestaan. De footprint van vijf torens mag maximaal 600 m<sup>2</sup> zijn en van één toren is de footprint maximaal 800 m<sup>2</sup>.

In de uit te werken bestemmingen zijn parkeervoorzieningen mogelijk. Voor parkeren is het uitgangspunt dat hierin voorzien wordt in gebouwde parkeervoorzieningen. Hiervoor is in het gebied in de bestemmingen Gemengd - Uit te werken 2 en Gemengd - Uit te werken 4 een minimum bvo voor parkeervoorzieningen opgenomen.

Voor de buurtontsluitingswegen zijn relatielijnen opgenomen. De locatie van de buurtontsluitingswegen is niet precies vastgelegd. Bij de uitwerking van het gebied zal rekening gehouden moeten worden met tenminste twee wegen die de Conradweg verbinden met het gebied. In de regels is opgenomen dat de wegen binnen 25 meter van de relatielijnen moeten worden aangelegd. In de bestemming Gemengd - Uit te werken 3 is één buurtontsluitingsweg in de nabijheid van de relatielijnen opgenomen en is in de regels vastgelegd dat er tenminste twee doorzichten gerealiseerd moeten worden. Naast buurtontsluitingswegen wordt ook in tenminste twee doorzichten voorzien. Deze doorzichten of routes geven zicht op het water vanaf het binnengebied van het eiland. De ontsluitingsweg kan worden beschouwd als een doorzicht als er deze weg zicht geeft vanaf het binnengebied op het water.

In de uitwerkingsregels is opgenomen dat het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer met betrekking tot de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder. In dit kader kan het bevoegd gezag van een initiatiefnemer van een bouwplan verlangen een windtunnelonderzoek te overleggen.

Waarde - Archeologie A, Waarde - Archeologie B, Waarde - Archeologie C en Waarde - Archeologie D en Waarde - Landschap (dubbelbestemming)

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

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

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

Anti-dubbelregel

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

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is de aanvullende werking van de Bouwverordening uitgesloten.



#### Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd. Daarnaast is in de algemene gebruiksregels een minimum percentage niet commercieel woonprogramma opgenomen. Volgens de algemene gebruiksregels dient parkeren te geschieden op eigen terrein of in een gemeenschappelijke gebouwde parkeervoorziening.

#### Algemene aanduidingsregels

Voor het gebouw met het gasdrukmeet- en regelstation (type B) is een veiligheidszone opgenomen. Binnen de veiligheidszone zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Als het station buiten bedrijf is gesteld of verwijderd is, kan de veiligheidszone met een wijzigingsplan worden opgeheven.

#### Algemene afwijkingsregels

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

#### Overige regels

In dit artikel is geregeld dat voor bouwwerken met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - orde 1', 'specifieke bouwaanduiding - orde 2' of 'specifieke bouwaanduiding - orde 3' op de verbeelding een omgevingsvergunning voor sloop nodig is. Aan de omgevingsvergunning voor sloop kunnen voorschriften verbonden worden.

#### Overgangsrecht

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

#### Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer evenals de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

## 4.4 Digitaal raadpleegbaar plan

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

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

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

## Hoofdstuk 5    Beleidskader

### 5.1    Europees beleid

#### 5.1.1   Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

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

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

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

## **5.2 Rijksbeleid**

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

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

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

### **5.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking**

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Deze verantwoording wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Voorliggend bestemmingsplan maakt deel uit van het centrumgebied. In het op 28 mei 2013 door de stadsdeelraad vastgestelde ruimtelijk kader, Stadsurf Oostenburg, is aangegeven dat het gebied ontwikkeld wordt tot een werk- en woongebied. Het huidige programma bestaat uit 78.300 m<sup>2</sup> werken. Bij de toekomstige ontwikkeling wordt een deel hiervan gesloopt, ongeveer 65.000 m<sup>2</sup> blijft behouden. Het plan voorziet in een nieuwbouwprogramma met een oppervlak van ongeveer 138.000 m<sup>2</sup>. Gestreefd wordt naar een totale verhouding van 50% werken en 50% wonen. Voor het nieuw te bouwen deel betekent dit ongeveer 25% werken en 75% wonen. Het gebied heeft vanwege de ligging nabij het centrum en de aanwezigheid van verbindingen voor openbaar vervoer, goede kansen voor transformatie naar een werk- en woongebied met bijbehorende voorzieningen. Uit de structuurvisie Amsterdam 2040 volgt dat Amsterdam een totale woningbouwopgave heeft van 70.000 woningen in de periode 2010-2040. Deze woningbouwopgave maakt deel uit van de regionale woningbouwbehoefte.

Het gebied Stadsurf Oostenburg leent zich uitstekend voor de ontwikkeling naar een stedelijk leefmilieu met een menging van functies, zoals woningbouw, bedrijven, horeca detailhandel en kantoren. Ook is er ruimte voor één of meerdere hotels met een maximaal oppervlak van 13.500 m<sup>2</sup> bvo. In het gebied wordt beperkt zelfstandige detailhandel toegestaan. Een toename van bewoners en andere gebruikers van het gebied betekent een impuls voor het winkelgebied Czaar Peterstraat. Negatieve invloeden op winkelgebieden in de regio worden niet verwacht. In dit verband wordt ook verwezen naar paragraaf 5.5 van deze toelichting.

### **5.2.3 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan**

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkcramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van Infrastructuur en Milieu is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport.

### **5.2.4 Nationaal Waterplan**

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21<sup>ste</sup> eeuw'. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie Hoofdstuk 18 Water) uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

## **5.3 Provinciaal beleid**

### **5.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

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

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

### **5.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland**

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

Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS nu het gericht is de ontwikkeling van stedelijke functies binnen bestaand bebouwd gebied.

### **5.3.3 Milieubeleidsplan 2009-2013**

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezig in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of versterking van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In Hoofdstuk 15 wordt nader ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

#### **5.3.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015**

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water. In Hoofdstuk 18 wordt nader ingegaan op het water als zodanig.

### **5.4 Regionaal beleid**

#### **5.4.1 Metropoolregio Amsterdam**

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

#### **5.4.2 Stadsregio Amsterdam**

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

#### *5.4.2.1 Plabeka*

Sinds 2005 is in de metropoolregio "Plabeka" actief: het Platform Bedrijven en Kantoren. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In de Uitvoeringsstrategie Plabeka, vastgesteld tijdens de 6e Noordvleugelconferentie op 16 februari 2007, zijn regionale afspraken gemaakt. Doel van deze afspraken is om te komen tot een aanbod van werklocaties dat zo goed mogelijk aansluit bij de vraag naar bedrijventerreinen, kantoren en zeehaventerreinen.

De afgelopen vijf jaar is 3,5 miljoen m<sup>2</sup> aan kantoorplannen geschrapt door de regiogemeenten en 0,5 miljoen m<sup>2</sup> aan structureel leegstaande incurante kantoorgebouwen door de markt getransformeerd. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

#### *5.4.2.2 Regionale woonvisie*

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

#### *5.4.2.3 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam*

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

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

Het voorliggende plan is in overeenstemming met het detailhandelsbeleid. De bewoners van Oostenburg Noord kunnen voor hun dagelijkse boodschappen terecht in het winkelgebied Czaar Peterstraat, Sarphatistraat en Borneokade. Het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg maakt in beperkte mate kleinere winkels mogelijk, daarnaast is kleinschalige ondergeschikte detailhandel mogelijk.

#### *5.4.2.4 Regionaal Verkeer & Vervoerplan*

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid.

Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. In Hoofdstuk 8 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.



#### **5.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit**

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

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

#### **5.4.4 Regionale Hotelstrategie 2016-2022**

Op 18 juni 2013 hebben de colleges van B&W Amsterdam en Haarlemmermeer besloten tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. Op 5 juli 2013 zijn de uitgangspunten voor een nieuwe regionale hotelstrategie vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Platform Regionaal Economische Sturing (BO PRES) door alle partners van de metropoolregio Amsterdam.

De uitwerking van deze uitgangspunten zijn verwoord in de regionale hotelstrategie 2016-2022. In deze notitie wordt eerst teruggekeken naar de uitkomsten van diverse onderzoeken over de resultaten van het huidige hotelbeleid. Daarna wordt ingegaan op de plannen en de grote planologische reserve in de metropoolregio Amsterdam. Vervolgens worden mogelijke sturingsopties in beeld gebracht en ten slotte wordt een aantal concrete sturingsinstrumenten voorgesteld, te weten de hotelladder, met ruimtelijke en kwalitatief/economische criteria en de kanskaart. Als laatste wordt ingegaan op het regionale adviesteam dat – naast gemeenten - deze instrumenten gaat inzetten en regionaal de hotelmarkt gaat monitoren.

Het huidige hotelbeleid van Amsterdam is vastgesteld in 2007 en is erop gericht om 9.000 extra hotelkamers in Amsterdam tot 2015 te realiseren. Daarnaast is besloten om binnen de Metropoolregio Amsterdam (verder MRA) 6.000 kamers te realiseren. In totaal 15.000 extra hotelkamers. De primaire doelstelling van het huidige hotelbeleid is om een groter en gevarieerder hotelaanbod te bewerkstelligen.

De sterke toename van hotels, mede veroorzaakt door de transformatie van leegstaande kantoren in Amsterdam en Haarlemmermeer, de zorg die hierover is geuit door bestaande hoteliers en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod van hotels, maken dat tijdens het BO PRES van 12 oktober 2012 is besloten om het hotelbeleid te evalueren en waar nodig te herijken. Het uiteindelijke doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed met elkaar te verbinden.

## **5.5 Gemeentelijk beleid**

### **5.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'**

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

### **5.5.2 Kantorenstrategie**

De 'Kantorenstrategie Amsterdam – Kiezen en onderscheiden' is op 14 juli 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De kantorenstrategie is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan een afname per saldo van de totale kantorenvoorraad, zodat weer zicht komt op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen.

De kantorenstrategie stelt ook dat het nodig is om naar de waarde en potentie van de afzonderlijke kantorenlocaties in de stad te kijken. Het gehele centrum is benoemd als zogenaamd 'balansgebied': gebied waar de bestaande kantorenvoorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantooruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt primair op herontwikkeling van de bestaande voorraad en secundair op onttrekking van incurante kantoren door transformatie en sloop.

De in het programma voorgestelde uitbreiding van de werkfunctie zal, naast bedrijven, voorzieningen en creatieve industrie, voor een beperkt deel uit kleinere kantoren bestaan. In het centrum is in het kader van de transformatie van postcodegebied 1012 een aantal grote kantoren, waaronder het voormalige Kadaster, Foodplaza en het C&A-gebouw, omgezet in diverse andere functies zoals hotels, woningen en detailhandel. Ook de transformatie van voormalige kantoorpanden in de grachtengordel, waaronder 'De Heren en de Keizer' wordt genoemd. Het toevoegen van kleinschalige kantoren in Oostenburg Noord leidt niet tot een toename van kantooppervlak in het centrumgebied. Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met de kantorenstrategie.

### 5.5.3 Energiestrategie 2040

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

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

In Nederland (en Europa) is energieneutrale nieuwbouw vanaf 2020 verplicht. In Amsterdam heeft de gemeenteraad besloten dat al vanaf 2015 'klimaatneutraal bouwen' verplicht is. Bij 'klimaatneutraal bouwen' zijn er geen fossiele brandstoffen nodig voor het gebouwgebonden energiegebruik (inkopen van 'groene' elektriciteit of gas is niet toegestaan).

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

Het idee van een zogenaamd smart grid kan worden verkend. Met een smart grid kunnen verschillende vormen van lokale energieopwekking en gebruik van energie directer aan elkaar gekoppeld worden waardoor efficiëntie en zuiniger gebruik van energie kan ontstaan. Het huidige kabels en leidingstelsel zal op termijn gedeeltelijk vervangen moeten worden. Dat is het uitgelezen moment om slim op nieuwe technologische ontwikkelingen op dat gebied in te springen.

### 5.5.4 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler met als hoofdlijn 'dynamiek'. Dynamiek als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam met de volgende drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen (zelfstandig, volwaardig en actief, zo nodig met gerichte ondersteuning) en participeren in de samenleving. Dit, via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;

3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd.

#### **5.5.5 Nota Locatiebeleid Amsterdam**

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

De Nota Locatiebeleid Amsterdam gaat uit van drie locatietypes: A-, B- en C-locaties. A-locaties zijn gebieden met zeer goed openbaar vervoer, B-locaties met goed openbaar vervoer en C-locaties zijn gebieden via het hoofdnet (per auto) ontsloten. Stadsdeel Centrum is bijna in zijn geheel te typeren als A-locatie. Criterium is dat het binnen 10 minuten ligt van het Centraal Station.

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven en andere niet-woonfuncties vast. Voor woningen wordt het beleid om normen vast te stellen overgelaten aan de stadsdelen. De stadsdeelraad van stadsdeel Centrum heeft bij besluit van 29 oktober 2013 de Nota parkeernormen 2013 vastgesteld. (zie ook paragraaf 5.6.8., *Nota Parkeernormen Centrum 2013*)

#### **5.5.6 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de metropool**

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

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

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

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

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

toplocaties is ruimte voor het hogere segment.

In het gebied Stadsurf Oostenburg zal 20% van de nieuwbouw bestaan uit betaalbare (huur)woningen. Hiermee voldoet het plan in het gemeentelijke beleid.

#### **5.5.7 Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'**

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

Met het oog op de gewenste functiemenging in het centrum zijn in voorliggend plan beperkt kleine winkels mogelijk. Door de beoogde ontwikkelingen neemt het aantal bewoners en andere gebruikers van het gebied toe. Deze mensen kunnen in de nabijgelegen Czaar Peterstraat hun (dagelijkse) boodschappen doen. Bij bedrijven is bijbehorende kleinschalige ondergeschikte detailhandel toegestaan.

### **5.5.8 Hotelbeleid**

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in 2007 de nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd om de krapte op de hotelmarkt, waar Amsterdam al jaren mee kampte, op te lossen en aan te sluiten bij de verwachte kwalitatieve- en kwantitatieve groei van de vraag naar hotelkamers in de stad. De ambitie is om in de periode 2006-2015 negenduizend nieuwe hotelkamers toe te voegen om te komen tot een duurzame hotelbezettingsgraad van 75%. Naast deze uitbreiding vraagt de raad om meer spreiding van hotels over de stad, een juiste verhouding tussen de verschillende hotelklassen en de realisatie van nieuwe- en vernieuwende hotelconcepten met een vraagaantrekkelijke werking. Een gevarieerd, verspreid en onderscheidend aanbod van hotels draagt in belangrijke positieve mate bij aan het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en de marketing van de stad.

In het programmakkoord 'Kiezen voor de stad' (april 2010) is aangegeven dat het ingezette hotelbeleid binnen de huidige collegeperiode wordt voortgezet, waarbij extra aandacht aan kleinschalige initiatieven besteed zal worden. Tijdens de raadscommissie d.d. 30 maart 2011 is afgesproken dat wordt vastgehouden aan de ambities van het hotelbeleid maar dat de aanbodontwikkeling op de vraagontwikkeling afgestemd- en zo nodig bijgesteld wordt en dat raadscommissieleden jaarlijks via een grondige analyse van vraag- en aanbodontwikkeling over de voortgang van het hotelbeleid geïnformeerd worden.

### **5.5.9 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015**

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met het rioleringsplan voldoet de gemeente aan de verplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

### **5.5.10 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'**

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

### **5.5.11 Archeologiebeleid Amsterdam**

Op grond van het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988 dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan een nadere waardstelling van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een (verkenning) bureauonderzoek plaats te vinden. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

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

### **5.5.12 Erfgoedspiegel van de stad; visie op het erfgoed van Amsterdam**

In de beleidsnota 'Erfgoedspiegel van de stad; visie op het erfgoed van Amsterdam, november 2011, komt het verankeren van cultuurhistorische waarden in ruimtelijke plannen aan bod. Cultuurhistorische waarden kunnen worden vastgelegd op het niveau van het object, het ensemble en het stedenbouwkundig ontwerp. In voorliggend bestemmingsplan zijn de cultuurhistorische waarden vastgelegd op het niveau van het object.

## **5.6 Beleid Stadsdeel Centrum**

Voor dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij vastgestelde beleidsplannen van het stadsdeel. Uiteraard is in dit beleid ook beleid van de hogere overheden verwerkt. Het betreft de volgende beleidsplannen:

- Beleidsplan Binnenstad, 1993;
- Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad, 2002;
- Visie toeristische ontwikkeling in de Oostelijke Binnenstad, 2004;
- Bestuursopdracht voor de Oostelijke Binnenstad, 2005;
- Uitvoeringsnotitie Horeca, 2014;
- Hotelbeleid voor de binnenstad, 2012-2015;
- Nota Bereikbare Binnenstad, 2013
- Nota Parkeernormen Centrum, 2013;
- Welstandsnota, De schoonheid van Amsterdam, 2013.

### **5.6.1 Beleidsplan Binnenstad**

In het Beleidsplan Binnenstad 1993 is het bestaande beleid voor de binnenstad geformuleerd. Het Beleidsplan Binnenstad is in 1998 geëvalueerd. De hoofddoelstellingen zijn:

- versterken van de centrumpositie en behouden van de functiemenging;
- het waarborgen van de kwaliteit van het historische stadsgezicht;
- verbetering van veiligheid en leefbaarheid;
- verbetering van de bereikbaarheid;

- zorgen voor een adequaat activiteiten- en voorzieningenniveau voor bewoners.

Het algemene beleid voor de functies is gericht op het behouden en waar mogelijk versterken van de functiemenging. Het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg is in overeenstemming met het Beleidsplan Binnenstad.

### **5.6.2 Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad**

In de Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad wordt de economische en culturele betekenis van toerisme onderstreept. In deze visie wordt aangegeven dat het beleid er op gericht moet zijn om de aantrekkingskracht, die de binnenstad heeft op grote groepen bezoekers, te behouden en tegelijkertijd de mogelijke hinder daarvan te beperken. Met de vaststelling van de Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad in 2002 is een duidelijk kader gesteld voor de ontwikkeling van het toerisme in de binnenstad.

De oostelijke binnenstad wordt in de visie genoemd als een van de gebieden waar het toerisme kan worden bevorderd. Het gaat om het gebied tussen de Amstel/Singelgracht tot aan het Oostelijk Havengebied en tussen het Jonas Daniël Meijerplein tot aan de molen op de Funenkade. De oostelijke binnenstad biedt een scala aan attracties en musea en een aantrekkelijke groene omgeving. Het aanbod is een aanvulling op wat geboden wordt in de rest van de binnenstad. Voorbeelden zijn Artis, NEMO, het Nederlands Scheepvaartmuseum, het Joods Historisch Museum en de Hortus. De Kleine Hermitage opende in 2004 zijn deuren, in juni 2009 is de gehele Hermitage geopend. Daarnaast zijn op het aangrenzende Oosterdokseiland en de Oostelijke Handelskade nieuwe culturele functies gerealiseerd, zoals het Muziekgebouw aan het IJ, de Openbare Bibliotheek Amsterdam en het conservatorium. Bovendien wordt het aanbod in de toekomst nog uitgebreid.

### **5.6.3 Visie toeristische ontwikkeling in de Oostelijke binnenstad**

De "Visie toeristische ontwikkeling in de Oostelijke Binnenstad" schetst de mogelijkheden om de aantrekkingskracht van het gebied te vergroten. Het gebied is bij veel toeristen, bezoekers en Amsterdammers nauwelijks bekend. In de Visie toeristische ontwikkeling in de Oostelijke Binnenstad (2004) is daarom de wens opgenomen om het toerisme in de oostelijke binnenstad te stimuleren, met behoud van het evenwicht tussen wonen, recreëren en werken. De volgende ambities voor de oostelijke binnenstad worden genoemd:

- trekken van (buitenlandse) toeristen;
- trekken van verblijfstoeristen;
- het langer vasthouden van bezoekers.

Mogelijkheden voor de ontwikkeling van toerisme die in de visie worden genoemd zijn onder andere het creëren van thematische- en wandelroutes.

### **5.6.4 Bestuursopdracht ter versterking van de economie en toerisme in de Oostelijke binnenstad**

In de Bestuursopdracht ter versterking van de economie en het toerisme in de Oostelijke Binnenstad, vastgesteld in 2005, is de "Visie toeristische ontwikkeling in de Oostelijke Binnenstad" bekrachtigd en nader uitgewerkt. Hierin is de ambitie geformuleerd dat het aanbod aan hotels, cafés, restaurants en detailhandel in de oostelijke binnenstad moet worden uitgebreid en kwalitatief moet worden verbeterd. Culturele instellingen in de oostelijke binnenstad moeten gestimuleerd worden om meer zichtbaar te zijn.



### **5.6.5 Uitvoeringsnotitie Horeca 2014**

In het Horecabeleidsplan 2008 is het horecabeleid voor de binnenstad vastgelegd. Het stadsdeel centrum heeft de resultaten van het Horecabeleidsplan 2008 geëvalueerd wat in januari 2009 heeft geleid tot de Evaluatie Horecabeleidsplan 2008. Begin 2014 zijn deze plannen in zijn geheel vervangen door de Uitvoeringsnotitie Horeca 2014.

De Oostelijke binnenstad is een gebied met relatief weinig horeca dat zich, ondanks enkele grote publiekstrekkers, vooral kenmerkt als een woonbuurt. Gezien de ambitie is in het hele gebied ruimte voor uitbreiding van het aantal horecazaken. In het kader van het bevorderen van het toerisme is uitbreiding van het aantal zaken in ieder geval denkbaar in de (directe) omgeving van publieksaantrekkende voorzieningen en langs de wat drukkere locaties zoals wegen en pleinen. Grotere horecavestigingen, dat wil zeggen groter dan 300 m<sup>2</sup>, zijn mogelijk, als grote panden vrijkomen of als een groter nieuwbouwproject wordt gerealiseerd.

De Oostelijke binnenstad is gebaat bij meer levendigheid en bedrijvigheid. Uitbreiding van horeca kan hier aan bijdragen maar mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het wonen. Het aantal horecavestigingen per straat (cafés, restaurants) dat kan worden toegestaan is afhankelijk van de grootte van de straat, de bijdrage aan de functiemenging in een buurt en het effect op het woon- en leefklimaat.

Tegen deze achtergrond is daarom voorgesteld op Oostenburg, (het gebied dat overeenkomt met het plangebied van dit bestemmingsplan) de vestiging van horecazaken toe te staan. Daarnaast is ruimte om een beperkt aantal horecazaken ruimere openingstijden toe te staan op plekken waar dit een relatief kleine kans op geluidsoverlast geeft, o.a. op Oostenburg.

### **5.6.6 Hotelbeleid binnenstad 2012-2015**

In de stedelijke Nota Hotelbeleid 2007-2010 is aangegeven dat tot 2015 behoefte is aan 9.000 nieuwe hotelkamers in Amsterdam. Voor de binnenstad is sinds 2008 specifiek beleid vastgesteld door de deelraad. Dit beleid valt binnen de kaders van het centraal-stedelijke beleid.

Het Hotelbeleid Binnenstad 2012-2015 is op 20 april 2012 in werking getreden, als vervolg op het Hotelbeleid Binnenstad 2008-2011. Deel I, Beleidskader is op 27 maart 2012 door de deelraad vastgesteld. De deelraad heeft daarnaast ingestemd met de inhoud van deel II Beleidsregels. Dit deel is op 10 april 2012 vastgesteld door het dagelijks bestuur. In de gebieden ten oosten van de Amstel/Zwanenburgwal/Uilenburgergracht kan het bevoegd gezag meewerken aan hotelontwikkeling op bepaalde radialen en op Oostenburg Noord, mits aan de algemene beleidsregels wordt voldaan. In de nota 'Grenzen aan het Hotelbeleid, Aanvullingen op het Hotelbeleid Binnenstad 2012-2015' (vastgesteld door het dagelijks bestuur op 19 november 2013) is Oostenburg -Noord aangewezen als "kansengebied" voor hotelontwikkeling.

Alle initiatieven zullen worden getoetst aan de in de nota vastgelegde algemene beleidsregels. Deze beleidsregels hebben betrekking op:

- de functiemenging;
- woon- en leefklimaat;
- kwaliteitsimpuls;
- verkeersaantrekkende werking, verkeersveiligheid en gebruik van de openbare ruimte;
- parcellering en architectonische kwaliteit;
- bescherming woonfunctie.

In het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg biedt een uit te werken bestemming de mogelijkheid tot de bouw van één of meerdere hotels met in totaal een maximum brutovloeroppervlak van 13.500 m<sup>2</sup>. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het hotelbeleid voor de binnenstad.

#### **5.6.7 Nota Bereikbare Binnenstad 2013**

Stadsdeel Centrum heeft op 26 maart 2013 de Nota Bereikbare Binnenstad vastgesteld, waarin de visie van het bestuur is verwoord op de manier waarop het verkeer en vervoer in de toekomst door het centrum moet worden geleid. Belangrijke voorstellen uit de nota zijn:

- meer ruimte geven aan voetgangers en fietsers;
- meer aandacht voor doorgaande fietsroutes;
- veiliger fietsroutes en voorrang voor fietsers;
- meer stallingen en mogelijkheden voor kort parkeren van fietsers;
- meer overstappunten voor het openbaar vervoer (bij stations);
- liever trams dan (streek)bussen door het centrum;
- het weren van doorgaand autoverkeer in de binnenstad.

In maart 2013 zijn twee uitwerkingen van de Nota Bereikbare Binnenstad door het dagelijks bestuur vastgesteld:

1. de notities 'Autoparkeren in Centrum' (een notitie die handen en voeten geeft aan de coalitieafpraak in stadsdeel Centrum dat het parkeerbeleid in teken staat van het verbeteren van de openbare ruimte);
2. de 'Fietsparkeervisie Stadsdeel Centrum 2013-2016' (In deze visie wordt het fietsparkeerprobleem aan de orde gesteld, geeft het dagelijks bestuur geeft haar visie op dit probleem en zijn een aantal doelstellingen uitgeschreven).

#### **5.6.8 Nota parkeernormen Centrum 2013**

Het beleid ten aanzien van parkeernormen is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Centrum uit 2013 (in de plaats gekomen van de Garageverordening Centrum 2005). Het parkeerbeleid van het stadsdeel is erop gericht parkeren te verplaatsen van de openbare ruimte naar garages.

Algemeen toegepast uitgangspunt voor nieuwbouw is dat de parkeerbehoefte wordt opgevangen in de nieuwbouw zelf, er worden geen minimumnormen opgelegd.

De algemene norm voor woningen is 0,5 parkeerplaats per woning en 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> bvo bij bedrijven en overige functies. Afwijkingen naar beneden zijn toegestaan, mits onderbouwd. Daarbij geldt wel altijd de restrictie dat het plangebied wordt uitgesloten van parkeervergunningen om te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de omgeving. Afwijkingen naar boven zijn in het geval van woningen, mits onderbouwd, toegestaan tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. Afwijkingen naar boven in het geval van bedrijven zijn, mits onderbouwd, toegestaan tot maximaal 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo als de extra parkeerplaatsen boven de norm via dubbelgebruik kunnen worden ingezet voor bewoners in de omgeving. Voorwaarde voor ruimere normen is dat het project wordt aangewezen als 'witte vlek'. Dit wil zeggen dat de betreffende bebouwing/locatie wordt uitgesloten van het parkeervergunningengebied en dat bewoners / bedrijven niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Op 26 september 2006 heeft het dagelijks bestuur voor dit project (en een aantal andere projecten in de Czaar Peterbuurt waaronder de kop van de Czaar Peterstraat) een zogenaamd 'witte vlekbesluit' genomen.

In totaal mag het aantal parkeerplaatsen niet hoger zijn dan 1,0 x aantal woningen + aantal m<sup>2</sup> bvo bedrijven : 250. Op basis van het programma (1.100 woningen en 119.000 m<sup>2</sup> werken) komt dit voor het gehele plangebied neer op 1.100 resp. 475 parkeerplaatsen, in totaal 1.575 parkeerplaatsen.

#### **5.6.9 Welstandsnota, De schoonheid van Amsterdam, 2013**

De algemene welstandscriteria, die gelden voor heel Amsterdam, richten zich op de zeggingskracht en het vakmanschap van het architectonisch ontwerp en zijn terug te voeren op vrij universele architectonische kwaliteitsprincipes. De gemene deler van de zes onderstaande criteria is zorgvuldigheid. In het ontwerp moet zorgvuldig worden omgegaan met stijlen, materialen, verhoudingen, licht, kleur en detaillering. Er moet minstens zo zorgvuldig worden omgegaan met alles wat beïnvloed wordt door het gebouw: de gebruiker, de omgeving en de sociaal-culturele context. Pas als de zorgvuldigheid op al deze vlakken af te lezen is, voldoet het ontwerp aan redelijke eisen van welstand. De zes criteria zijn:

a) *Relatie tussen vorm, gebruik en constructie*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat de verschijningsvorm een relatie heeft met het gebruik ervan en de wijze waarop het gemaakt is, terwijl de vormgeving daarnaast ook zijn eigen samenhang en logica heeft.

b) *Relatie tussen bouwwerk en omgeving*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat het een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de openbare (stedelijke of landschappelijke) ruimte. Daarbij worden hogere eisen gesteld naarmate de openbare betekenis van het bouwwerk of van de omgeving groter is.

c) *Betekeningen van vormen in sociaal-culturele context*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat verwijzingen en associaties zorgvuldig worden gebruikt en uitgewerkt, zodat er concepten en vormen ontstaan die bruikbaar zijn in de bestaande maatschappelijke realiteit.

d) *Evenwicht tussen helderheid en complexiteit*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat er structuur is aangebracht in het beeld, zonder dat de aantrekkingskracht door simpelheid verloren gaat.

e) *Schaal en maatverhoudingen*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat het een samenhangend stelsel van maatverhoudingen heeft dat beheerst wordt toegepast in ruimtes, volumes en vlakverdelingen.

f) *Materiaal, textuur, kleur en licht*

Van een bouwwerk wordt verwacht dat materiaal, textuur, kleur en licht het karakter van het bouwwerk zelf ondersteunen en de ruimtelijke samenhang met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan duidelijk maken.

Voor de oostelijke eilanden Oostenburg en Kattenburg zijn nog geen uitgangspunten en criteria geformuleerd omdat het transformatiegebieden betreft. De welstandscriteria voor transformatiegebieden hebben in principe een tijdelijk karakter en gelden zolang de ontwikkeling duurt. Ze worden geformuleerd op basis van het vastgestelde stedenbouwkundig plan of beeldkwaliteitsplan. Als de ontwikkelingsfase afgerond is, dan kunnen eventueel reguliere welstandscriteria gericht op het beheer van het gebied worden vastgesteld. De feitelijk gerealiseerde architectuur en stedenbouw vormen dan de context voor de 'nieuwe' criteria. De getransformeerde gebieden kunnen bij een al bestaand ruimtelijk systeem worden gevoegd als de context daar duidelijk bij aansluit. Maar de getransformeerde gebieden kunnen na de ontwikkeling door hun specifieke karakter ook een nieuw ruimtelijk systeem vormen.

## Hoofdstuk 6 Milieu-effectrapportage

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

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de transformatie van een bedrijventerrein in een werk- en woongebied met bijbehorende voorzieningen. Deze (her)ontwikkeling is geen aangewezen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

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

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

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

De voorgenomen activiteit is beoordeeld op deze aspecten.

De activiteit omvat de transformatie van een bedrijventerrein naar een werk- en woongebied. Het terrein is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Op het terrein bevinden zich geen grote lawaaimakers (A-inrichtingen) in de zin van de Wet milieubeheer en daarmee is het geen industrieterrein meer. Het bestemmingsplan maakt geen grote lawaaimakers mogelijk. De bijbehorende geluidzone zal komen te vervallen.

De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door een woonfunctie aan de zuidoostzijde, een jachthaven met daarachter een woonfunctie aan de noordwestzijde, een spooreplacement met een woonfunctie aan de noordzijde en ten zuidwesten van het plangebied een gemengde woon- en werkfunctie. De voorgenomen transformatie sluit daar geheel bij aan. De effecten op het milieu worden uitgebreid toegelicht in de hoofdstukken 8 tot en met 18 van deze toelichting.

Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten wordt geconcludeerd dat in dit geval geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Een m.e.r. (-beoordeling) wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Hierbij wordt verwezen naar Bijlage 1 bij deze toelichting.

## Hoofdstuk 7 Milieuzonering

### 7.1 Normstelling en beleid

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen, is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Bij voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering', Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2009' (VNG-publicatie).

### 7.2 Toepassing 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten'

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten' (standaard SvB, lijst 1) zijn gebaseerd op de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). Deze lijst kan als basis gebruikt worden voor een Staat van Bedrijfsactiviteiten bij een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein.

De lijst gaat uit van activiteiten, gerangschikt naar SBI-codes. Voor elke activiteit zijn milieuactiviteiten en richtafstanden vermeld, rekening houdend met de normaliter bij deze activiteiten voorkomende opslagen en installaties.

Oostenburg Noord wordt getransformeerd van een bedrijventerrein naar een werk- en woongebied. Het gaat in dit gebied in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

#### Richtafstanden bepalend voor de categorie-indeling

In 'Lijst 1' is voor elke bedrijfsactiviteit voor ieder van de ruimtelijk relevante milieuaspecten een richtafstand ten opzichte van een 'rustige woonwijk' vermeld. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarnaast vermeldt 'Lijst 1' indicaties voor verkeersaantrekkende werking.

In het plan wordt de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de staat. In 'Lijst 1' zijn de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De 'Lijst 1' van de VNG-publicatie omvat alle denkbare hinderlijke functies waaronder, naast bedrijven ook horeca, kantoren en dienstverlening. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke indeling van horeca-activiteiten, detailhandel en dienstverlening).

### **Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijke te hanteren afstanden**

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. In overeenstemming met de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied. De richtafstanden die vermeld staan in 'Lijst 1' gelden ten opzichte van een rustige woonwijk (of vergelijkbaar omgevingstype). Voor een gemengd gebied (en daarmee te vergelijken gebieden) gelden kleinere afstanden. Daarnaast dient in de milieuzonering rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van eventuele bedrijfswoningen op een bedrijventerrein.

#### *Rustige woonwijk*

In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied en een stilte- of natuurgebied.

#### *Omgevingstype gemengd gebied*

In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied en gebieden direct gelegen langs hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor dit omgevingstype is een zekere mate van verstoring en dus van relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Het gebied Oostenburg Noord is een gemengd gebied.

### **Flexibiliteit**

'Lijst 1' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in 'Lijst 1' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning kan afwijken van 'Lijst 1' en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij 'Lijst 1' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal twee categorieën (dus bijvoorbeeld categorie 3.2 in plaats van 2 of categorie 4.2 in plaats van 3.2). Om deze omgevingsvergunning te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende langere categorie.



Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in 'Lijst 1' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat vestiging van een dergelijk bedrijf via afwijkingsmogelijkheid bij omgevingsvergunning kan worden toegestaan. Om deze omgevingsvergunning te kunnen verlenen moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven. Voor de concrete toetsing van een verzoek om af te wijken wordt verwezen naar bijlage 5 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

De richtafstanden in 'Lijst 1' van de VNG-publicatie zijn afgestemd op een rustige woonwijk. Deze richtafstanden kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandstap worden verlaagd bij het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Verdere reducties zijn niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

Onderstaande tabel geeft inzicht in het verband tussen afstand en milieucategorie.

| Milieucategorie | Richtafstand |
|-----------------|--------------|
| 1               | 10 meter     |
| 2               | 30 meter     |
| 3.1             | 50 meter     |
| 3.2             | 100 meter    |
| 4.1             | 200 meter    |
| 4.2             | 300 meter    |
| 5.1             | 500 meter    |
| 5.2             | 700 meter    |
| 5.3             | 1.000 meter  |
| 6               | 1.500 meter  |

### **Stadsdeelwrf**

Op het perceel Jacob Bontiusplaats 9-11, in het INIT (Czaar Petergebouw), bevindt zich de stadsdeelwrf voor de binnenstad (reiniging binnenstad) in de onderbouw, bestaande uit twee bouwlagen. Naast kantoorfaciliteiten bestaat de desbetreffende wrf uit een werk- en wasplaats, stalling voor voertuigen, inpandige op- en overslag van afvalstoffen, zout en hulpstoffen. De afvalstoffen die binnen de inrichting worden overgeslagen worden aangevoerd met klein materieel (veegwagens ed.) en worden na kortstondige opslag in containers van 20 m<sup>2</sup> weer afgevoerd naar een erkend be- of verwerker. De gehele wrf is inpandig en de toegang tot de inrichting bevindt zich aan de noordwestzijde van het INIT-gebouw. De wrf wordt overdag en 's avonds gebruikt voor het wagenpark dat noodzakelijk is voor de reiniging van het stadsdeel. De bereikbaarheid van de wrf is van groot belang voor de bedrijfsvoering. Dit geldt voor vrijwel alle uren van de dag. De bedrijfsactiviteiten vinden plaats van 6.00 uur tot 23.00 uur in de week. In de nacht kunnen ook activiteiten voorkomen, winterdienst en evenementenschoonmaak).

### *Geluid*

Uit onderzoek blijkt dat de stadsdeelwrf niet zonder meer gemengd kan worden met gevoelige

bestemmingen zoals woningen. In het Activiteitenbesluit worden eisen gesteld aan geluid. De VNG-richtafstanden in gemengd gebied bedragen 30 meter voor de stadsdeelwerf. Uit verricht akoestisch onderzoek van Cauberg Huygen (5 juli 2012, 20112006-03) blijkt dat rekening gehouden moet worden met het bouwen van woningen op een minimale afstand van 17,5 meter. Voor de woningen die dichtbij de in- en uitritten van de werf worden gesitueerd is een dove gevel een voorwaarde. In het kader van het functioneren van de werf is onderzocht of er ruimte overblijft voor intensivering als er woningen worden gebouwd op een afstand van 17 meter. Uit het onderzoek is gebleken dat er een ruimte van 3 dB blijft bestaan die ruimte biedt voor uitbreiding van de werkzaamheden van de stadsdeelwerf. Het onderzoek is als bijlage 4 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

#### *Geur*

In verband met mogelijke geurhinder heeft Caubergh Huygen een onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de geurbelasting buiten de grenzen van de inrichting ruimschoots lager ligt dan de richtwaarde voor een acceptabel geurhinderniveau. Ook blijkt dat de stadsdeelwerf vanuit het oogpunt van geurbelasting niet wordt aangetast in haar rechten door de bestemmingswijziging en de geplande woningbouw. De conclusie is dan ook dat vanuit het aspect geurhinder geen belemmeringen voor de geplande woningbouw zijn te verwachten.

### **7.3 Conclusie**

In of nabij het plangebied bevinden zich, afgezien van de stadsdeelwerf, geen hinderlijke bedrijven. In verband met de bedrijfsactiviteiten is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijk geluidhinder. In verband met mogelijke geluidhinder zijn maatregelen opgenomen voor de bouw van gevoelige bestemmingen. Zo is de bouw van woningen niet mogelijk binnen een afstand van 17 meter en zijn zo nodig dove gevels voorgeschreven. Onderzoek heeft uitgewezen dat in het kader van hinder van bedrijven, geen belemmeringen zijn te constateren voor het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg.

## Hoofdstuk 8 Verkeer en parkeren

### 8.1 Autoverkeer

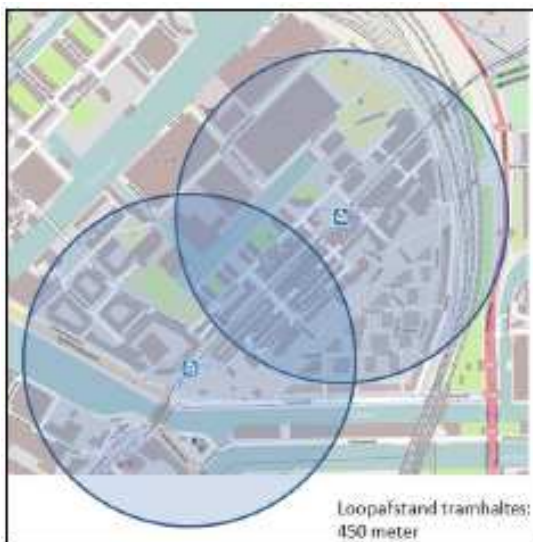
Het gebied Stadserv Oostenburg ligt dicht tegen het centrum van Amsterdam en is daarmee kwetsbaar in de ontsluiting voor (auto)verkeer. Het verkeer wordt ontsloten via de noordzijde van het plangebied. De verkeersstromen die worden gegenereerd als gevolg van het te herontwikkelen gebied moeten worden afgewikkeld via wegen buiten het plangebied. Om inzicht te krijgen in de te verwachten verkeerskundige consequenties van de nieuwbouwplannen is een verkeersonderzoek uitgevoerd (zie ook paragraaf 8.5).

Voor de verkeerscirculatie van autoverkeer binnen het plangebied is gekozen voor één centrale verkeersas: de Oostenburgermiddenstraat. Alle verkeer maakt gebruik van deze route, waarmee zoekverkeer wordt voorkomen. De overige openbare ruimte wordt autoluw ingericht. Voor de wegen in het gebied geldt een maximum snelheid van 30 km per uur.

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

### 8.2 Openbaar vervoer

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



### **8.3 Langzaam verkeer**

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

Fietsers en bromfietzers maken gebruik van de rijbaan. Een nieuwe brug over de Oostenburgervaart verbindt het gebied met het zuidelijk deel van de Czaar Peterbuurt. Ook zal een fiets/voetpad langs het spoor/Dijkgracht worden aangelegd. Deze nieuwe langzaamverkeersroutes vallen buiten het bestemmingsplangebied van Stadsurf Oostenburg.

### **8.4 Parkeren**

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

#### *Nota Parkeernormen Centrum 2013*

Het beleid ten aanzien van parkeernormen voor stadsdeel Centrum is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Centrum uit 2013 (in de plaats gekomen van de Garageverordening Centrum 2005). De algemene norm voor woningen is 0,5 parkeerplaats per woning en 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> bvo bij bedrijven en overige functies. Afwijkingen naar beneden zijn toegestaan, mits onderbouwd. Daarbij geldt wel altijd de restrictie dat het plangebied wordt uitgesloten van parkeervergunningen om te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de omgeving. Afwijkingen naar boven zijn in het geval van woningen, mits onderbouwd, toegestaan tot maximaal 1 parkeerplaats per woning. Afwijkingen naar boven in het geval van bedrijven zijn, mits onderbouwd, toegestaan tot maximaal 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo als de extra parkeerplaatsen boven de norm via dubbelgebruik kunnen worden ingezet voor bewoners in de omgeving. Voorwaarde voor ruimere normen is dat het project wordt aangewezen als 'witte vlek'. Dit wil zeggen dat de betreffende bebouwing/locatie wordt uitgesloten van het parkeervergunningengebied en dat bewoners / bedrijven niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Op 26 september 2006 heeft het dagelijks bestuur voor dit project (en een aantal andere projecten in de Czaar Peterbuurt waaronder de kop van de Czaar Peterstraat) een zogenaamd 'witte vlekbesluit' genomen.

Een minimale hoeveelheid van de parkeerbehoefte wordt opgevangen in deze gemeenschappelijke parkeervoorzieningen. Daarnaast mag dit worden aangevuld tot de maximale parkeernorm in de nieuw te bouwen panden zelf.

Concreet betekent dit dat in de gemeenschappelijke voorzieningen minimaal 0,25 parkeerplaats per woning moet worden gerealiseerd en 1 parkeerplaats per 500 m<sup>2</sup> bvo bedrijfsruimte. Dit mag worden aangevuld tot in totaal maximaal 1 parkeerplaats per woning. Voor de bedrijfsfuncties geldt dat dit mag worden aangevuld tot 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup> bvo. Indien via dubbelgebruik de parkeerplaatsen tevens beschikbaar worden gesteld aan bewoners mag het worden aangevuld tot maximaal 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo. In dat geval moet voor de woningen de norm van 0,5 parkeerplaats per woning worden gehanteerd. Deze aanvullingen mogen zowel in de gemeenschappelijke voorziening als in een individueel pand (uiteraard met inachtneming van de andere regels uit het bestemmingsplan zoals maximale bouwhoogte en maximum vloeroppervlak).

In totaal mag het aantal parkeerplaatsen niet hoger zijn dan 1,0 x aantal woningen + aantal m<sup>2</sup> bvo bedrijven : 250. Op basis van het programma (1.100 woningen en 119.000 m<sup>2</sup> werken) komt dit voor het gehele plangebied neer op 1.100 resp. 475 parkeerplaatsen, in totaal 1.575 parkeerplaatsen.

## **8.5 Verkeersonderzoek**

### *Opzet verkeersonderzoek*

Op verzoek van stadsdeel Centrum heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (vanaf januari 2015 'Verkeer en Openbare Ruimte' ) een verkeersonderzoek uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "Stadsurf Oostenburg". Het onderzoek is gedaan op grond van het "Juridisch Programma van Eisen Verkeersonderzoek" van de Dienst Ruimtelijke Ordening (vanaf januari 2015 'Ruimte en Duurzaamheid'). Het rapport is opgenomen in de bijlagen bij de toelichting.

Verkeer en Openbare Ruimte maakt voor verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel 'General Model' (GenMod). Voor de berekeningen voor Stadsurf Oostenburg is gebruik gemaakt van het 'GenMod-2013', de meest actuele versie van het Amsterdamse verkeersmodel.

De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens, verkeersenquêtes, verkeersstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Het verkeersmodel genereert een grote hoeveelheid informatie voor de huidige en toekomstige situatie, waaronder wegvakbelastingen.

Op basis van de informatie worden uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. Het model maakt onderscheid tussen: auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer verder wordt opgesplitst naar bus, tram, metro en trein kent.

De invoergegevens zijn destijds geleverd door de DIVV en (wat betreft socio- economische gegevens) door de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam.

De berekeningen met het verkeersmodel zijn uitgevoerd voor de huidige situatie in 2014 en het prognosejaar 2025.

De volgende wegen zijn in beschouwing genomen:

1. Dijksgracht tussen VOC-kade en Conradstraat;
2. Frans de Wollantstraat tussen Blankenstraat en Keerwal;
3. Frans de Wollantstraat tussen Keerwal en Panamalaan;
4. Czaar Peterstraat tussen Cruquiuskade en Eerste Coehoornstraat;
5. Oostenburgergracht tussen Oostenburgervoorstraat en Czaar Peterstraat
6. Panamalaan tussen Piet Heintunnel en Frans de Wollantstraat;
7. Panamalaan tussen Frans de Wollantstraat en Cruquiweg.

De volgende varianten zijn berekend:

- i. 2014, autonome situatie
- ii. 2025, autonome situatie
- iii. 2025, plansituatie

Voorafgaand aan de berekeningen met GenMod2013 een (handmatige) berekening van de verkeersgeneratie van het plan uitgevoerd. Doel van de berekening is om te bepalen of één ontsluiting via Dijksgracht voldoende is voor het plangebied.

Uit de berekening komt naar voren dat met één ontsluiting van het plangebied via de Dijksgracht, kan worden volstaan.

#### *Conclusies verkeersonderzoek Stadswerf Oostenburg*

Uit de berekeningen op basis van het verkeersmodel GenMod-2013, blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Dijksgracht in 2025 ten opzichte van 2014 met de volgende aantallen toenemen:

- ingaand verkeer met 480 motorvoertuigen;
- uitgaand verkeer in de avondspits (16-18 uur), met 580 motorvoertuigen.

Op de Dijksgracht ontstaat hierdoor lichte congestie in de uitgaande richting. Onder het Borneoviaduct ontstaat voor de kruising met de Panamalaan congestie die niet zonder meer aanvaardbaar is. De met verkeerslichten geregelde kruising Panamalaan-Borneolaan wordt door de hogere verkeersbelasting onregelbaar. Om de capaciteit van het kruispunt te vergroten kan een linksafvak worden gerealiseerd onder het Borneoviaduct. Dit heeft ook een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

## Hoofdstuk 9 Geluid

### 9.1 Algemeen

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

### 9.2 Beleid en regelgeving

#### 9.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wgh aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

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

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

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

### 9.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

**Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen in stedelijk gebied**

| Aantal rijstroken               | Geluidzones stedelijk gebied | Geluidszones buitenstedelijk gebied <sup>a</sup> |
|---------------------------------|------------------------------|--|
| Weg met één of twee rijstroken  | 200 meter                    | 250 meter  |
| Weg met drie of meer rijstroken | 350 meter                    | nvt  |
| Weg met drie of vier rijstroken | nvt                          | 400 meter  |
| Weg met vijf of meer rijstroken | nvt                          | 600 meter  |

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

a buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wgh.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.



**Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw**

| Type Geluidsgevoelig gebouw                                     | Voorkeurs grenswaarde [dB]       | Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB] |  |
|---|----------------------------------|---|--|
| Woning  | 48<br><i>art. 82, lid 1 Wgh</i>  | buitenstedelijk<br>53<br><i>art. 83, lid 1 Wgh</i>                  | binnenstedelijk<br>63<br><i>art. 83, lid 2 Wgh</i>         |
| Onderwijsgebouwen <sup>a</sup>                                  | 48<br><i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i> | buitenstedelijk: 58<br><i>art. 3.2, lid 1 sub b Bgh</i>             | binnenstedelijk:<br>63<br><i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i> |
| Ziekenhuizen en verpleeghuizen <sup>b</sup>                     | 48<br><i>art. 3.1, lid 1 Bgh</i> | 63<br><i>art. 3.2, lid 2 sub b Bgh</i>                              |  |
| Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen <sup>c</sup> | 48<br><i>art. 3.1, lid 2 Bgh</i> | 53<br><i>art. 3.2, lid 1 onder c Bgh</i>                            |  |

Op basis van artikel 110g van de Wgh mag op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

#### 9.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

**Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaaï bij nieuwbouw Lden**

| Type Geluidsgevoelig gebouw                                     | Voorkeurs grenswaarde [dB]                  | Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB] |
|---|---|---|
| Woning  | 55<br><i>art. 106 d, lid 1 Wgh</i>          | 68<br><i>art. 106 d, lid 2 Wgh</i>                                  |
| Onderwijsgebouwen <sup>a</sup>                                  | 53<br><i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i> | 68<br><i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>                                  |
| Ziekenhuizen en verpleeghuizen <sup>b</sup>                     | 53<br><i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i> | 68<br><i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>                                  |
| Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen <sup>c</sup> | 53<br><i>art. 106 d, lid 6, onder a Wgh</i> | 68<br><i>art. 106 d, lid 6 Wgh</i>                                  |

### 9.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wgh moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Het terrein Stadswerf Oostenburg is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Op het terrein bevinden zich geen grote lawaaimakers (A-inrichtingen) in de zin van de Wet milieubeheer en daarmee is het geen industrieterrein meer. Het bestemmingsplan maakt geen grote lawaaimakers mogelijk. De bijbehorende geluidzone zal komen te vervallen.

### 9.2.2 SWUNG - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

### **9.2.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid**

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld. Voor het vaststellen van hogere waarden voor geluidgevoelige bestemmingen vraagt het bevoegd gezag advies aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

Volgens het Amsterdamse geluidbeleid heeft een woning waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

## **9.3 Resultaten onderzoeken**

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft DPA Caurberg Huygen B.V. akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Stadsverf Oostenburg ("Bestemmingsplan Oostenburg in Amsterdam, Onderzoek Wet geluidhinder", d.d. 10 maart 2015).

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

Binnen het bestemmingsplan is voorzien in woningen en andere geluidgevoelige objecten in de uit te werken gemengde bestemmingen. De geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de zones van het spoortraject Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort en van de Piet Heinkade/Panamalaan, de Oostenburgergracht en de Piet Heintunnel. Tevens is een deel van de geluidgevoelige bestemmingen gelegen in de nabijheid van spooreplacement Dijkgracht.

De resultaten van het onderzoek zijn:

- Ten gevolge van wegverkeer op de Piet Heinkade/Panamalaan vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kan het college van B&W worden verzocht hogere waarden vast te stellen.
- Ten gevolge van wegverkeer op de Piet Heintunnel, de Oostenburgergracht en de Czaar Peterstraat wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Ten gevolge van spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats en ook van de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Dove gevels zijn dan noodzakelijk. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kan het college van B&W worden verzocht hogere waarden vast te stellen.

- De gecumuleerde geluidbelasting (LVL,cum) is op geen van de onderzochte locaties meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (68 dB bij spoorweglawaaï). Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting zijn geen extra maatregelen nodig.
- Ten aanzien van de vergunde bedrijfsactiviteiten van emplacement Dijksgracht is niet uitgesloten dat binnen het plangebied ter plaatse van blok 1 tot en met 3 overschrijdingen plaatsvinden van de geluidvoorschriften. De toepassing van dove gevels of gebouwgebonden schermen kan om die reden noodzakelijk zijn.
- Indien op korte afstand van het INIT gebouw woningbouw wordt gerealiseerd, is het toepassen van gebouwgebonden geluidschermen of vergroting van de afstand van de woninggevels tot de geluidbron noodzakelijk.

Gemeentelijk geluidbeleid vereist dat iedere woning in principe beschikt over een stille zijde. Aan deze eis kan direct worden voldaan door een slimme gebouwopzet, bijvoorbeeld carrévormig of terugliggende balkons. Bij hogere geluidbelastingen bieden maatregelen zoals bijvoorbeeld een afsluitbare loggia een mogelijke oplossing.

Op dit moment is de exacte positionering van de gebouwen nog onvoldoende bekend om de toets aan de Wet geluidhinder uit te voeren, wel blijkt uit het onderzoek dat de Wet geluidhinder geen belemmering is voor de voorziene functies. Bij de nadere uitwerking van het plan, als de plaats en het volume van de panden bekend zijn, moet hier aandacht aan worden geschonken. In de uitwerkingsregels is dit geborgd. Een besluit hogere waarde kan in het kader van de vaststelling van het uitwerkingsplan worden genomen.

Het volledige onderzoek ("Bestemmingsplan Oostenburg in Amsterdam, Onderzoek Wet geluidhinder", d.d. 10 maart 2015) is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan gevoegd.

## **9.4 Conclusie**

Geluidsaspecten vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg.

# Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

## 10.1 Algemeen

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

## 10.2 Beleid en regelgeving

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

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

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

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor  $PM_{10}$  en  $NO_2$  als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moet een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Mede op grond van het NSL heeft de Europese Commissie op 7 april 2009 derogatie verleend en Nederland daarmee langer de tijd gegeven om overal aan de grenswaarden te voldoen. Dit betekent dat de norm voor stikstofdioxide uiterlijk 1 januari 2015 gehaald moet zijn en de norm voor fijnstof uiterlijk 11 juni 2011.

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

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

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

### **10.2.2 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)**

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

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

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

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

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

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

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

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

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

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

| stof                               | toetsing van                | grenswaarde  | geldig tot  |
|------------------------------------|-----------------------------|--|---|
| stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | jaargemiddelde concentratie | 60 µg/m <sup>3</sup>   | 1 januari 2015  |
|                                    | uurgemiddelde concentratie  | 300 µg/m <sup>3</sup><br>Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden, | 1 januari 2015  |
| fijn stof (PM 2,5)                 | jaargemiddelde concentratie | 25 µg/m <sup>3</sup>   | gaat gelden vanaf 1 januari 2015. Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing |

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m<sup>3</sup> en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang.

### 10.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

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

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

#### *Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*

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

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

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



De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> ( of 200.000 m<sup>2</sup> indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

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

#### *Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007*

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

#### **10.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007**

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer.

Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

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

#### **10.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit**

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

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

#### **10.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen**

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

#### **10.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam**

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid een belangrijk uitgangspunt vormt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid.

De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegennet zorgvuldig met deze groepen omgaan en maatregelen treffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

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

### 10.3 Resultaten onderzoeken

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft onderzoeksbureau DPA Cauberg-Huygen B.V. onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit in het kader van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg ("Bestemmingsplan Oostenburg in Amsterdam, Onderzoek Luchtkwaliteit", d.d. 16 december 2014, referentie 20141167-03).

De planontwikkeling heeft een zekere verkeersaantrekkende werking, die leidt tot extra verkeersstromen op wegen buiten het plangebied als ook op de infrastructuur binnen het plangebied. Om die reden dienen de effecten van de planontwikkeling op de luchtkwaliteit binnen en buiten het plangebied inzichtelijk te worden gemaakt.

Onderzocht is of langs de wegen, en daarmee ter plaatse van voor luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen, wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden zoals opgenomen opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Hierbij is, op grond van de Wet luchtkwaliteit, getoetst aan de grenswaarden voor de meest kritische parameters wat betreft wegverkeersbronnen in stedelijke omgeving, te weten fijnstof en stikstofdioxide.

De in bijlage II van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide), PM<sub>10</sub> (fijnstof) en PM<sub>2,5</sub> (fijnstof) bedragen voor 2015 en daarna, respectievelijk 40, 40 en 25 µg/m<sup>3</sup>.

De berekende waarden voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, voor het maatgevende referentiejaar 2015 in de situatie na planrealisatie, overschrijden nergens de grenswaarden voor deze drie parameters.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> worden op de beschouwde rekenpunten binnen het plangebied en langs de beschouwde ontsluitingswegen ruimschoots gerespecteerd.

Gelet op de uitkomsten van het voorliggende onderzoek luchtkwaliteit vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de planontwikkeling.

Het volledige onderzoek luchtkwaliteit is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan gevoegd.

### 10.4 Conclusie

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

# Hoofdstuk 11 Bodem

## 11.1 Algemeen

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

## 11.2 Beleid en regelgeving

### 11.2.1 Wet bodembescherming

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

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

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

### 11.2.2 Nota Bodembeheer

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

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

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

### **11.3 Resultaten onderzoeken**

In juni 1996 is in opdracht van Stork Wärtsilä Diesel en in mei 1997 in opdracht van Stork RMO een bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat op de locatie een zandige ophooglaag aanwezig is van circa 3 meter. In deze ophooglaag is veel bodemvreemd materiaal, zoals puin, sintels, kooldeeltjes, oude funderingen en sloopwreken aangetroffen. Het onderzoek is in ernstige mate belemmerd door het voorkomen van obstakels in de ondergrond, het voorkomen van dikke betonvloeren onder de huidige bebouwing en de grote hoeveelheid kabels en leidingen. Bij veertien grote opslagtanks is geen onderzoek gedaan. Uit de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat het grondwater, de ophooglaag en mogelijk ook de onderliggende grondlagen sterk verontreinigd zijn met zware metalen, polycyclische aromatische waterstoffen (PAK) en minerale olie. Ten aanzien van de zware metalen en PAK-verontreiniging is naar verwachting bij het huidige gebruik geen sprake van urgentie de bodem te saneren. In het grondwater is mogelijk een drijfzand aanwezig, waardoor sanering van deze verontreiniging wel urgent kan zijn. Voor het gebied is een raamsaneringsplan opgesteld. In het kader van bouwplannen dient zo nodig onderzoek te worden gedaan naar de omvang en de risico's van de genoemde verontreinigingen.

### **11.4 Conclusie**

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat er verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. Planuitvoering is alleen mogelijk nadat de hiervoor benodigde saneringsmaatregelen zijn uitgevoerd. De uitvoering van deze saneringsmaatregelen worden uitgevoerd door of in opdracht van de grondeigenaar.

## Hoofdstuk 12 Cultuurhistorie en archeologie

### 12.1 Algemeen

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

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

1. beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
2. terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
3. terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

### 12.2 Beleid en regelgeving

#### 12.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkt uit de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

### **12.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)**

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbesteding. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbesteding.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen in het Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden inpassende wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningsvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbesteding, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

### **12.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie - provincie Noord-Holland**

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

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur et cetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de vormgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

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

### **12.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam**

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

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

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



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

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

### **12.3 Archeologie**

Bureau Monumenten en Archeologie (vanaf januari 2015, 'Monumentenzorg en Archeologie') heeft een bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied (Archeologisch bureauonderzoek, bestemmingsplan Oostelijke eilanden, december 2008. Het plangebied 'Stadswerf Oostenburg' valt binnen de grenzen van dit onderzoek). Het 'Archeologisch bureauonderzoek, bestemmingsplan Oostelijke eilanden', is als bijlage bij de toelichting opgenomen. Voor het gebied is een beleidskaart archeologische waarden opgesteld, ook deze is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Op basis van de archeologische verwachtingszones zijn archeologische beleidszones vastgesteld. Dit bestemmingsplan kent de volgende beleidszones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen

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

hier is bekend dat archeologische overblijfselen van hoge waarde in de grond aanwezig zijn. In het geval van Oostenburg Noord gaat het om archeologische waarden van nationaal belang. Het gaat om resten van scheepswerven en het Zeemagazijn van de Verenigde Oostindische Compagnie. De archeologische waarden zijn uniek in de wereld en essentieel voor de kennis over de maritieme geschiedenis van Nederland. Het Zeemagazijn stond symbool voor de internationale positie van Nederland in de 17e en 18e eeuw. Binnen deze zone moet bij elke bodemingreep archeologisch onderzoek plaats vinden. In die gevallen is een archeologisch onderzoek vereist in de vorm van een Archeologische Opgraving (AO);

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

hier geldt een hoge archeologische verwachting voor alle werkzaamheden dieper dan 0,50 m onder maaiveldniveau en met een oppervlak groter dan 50 m<sup>2</sup>. In die gevallen is een archeologisch vervolgonderzoek vereist in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek (IVO);

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

hier geldt een lage archeologische verwachting. Dit betekent dat bij bodemingrepen over een oppervlak groter dan 10.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 3,00 m ÷ NAP een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in de planvorming wordt opgenomen;

### Zone E en F

ter plaatse van zone E en F is het bodemarchief zo verstoord dat hier geen archeologische resten meer in de bodem aanwezig zijn. Deze terreinen zijn vrijgesteld van archeologische maatregelen zodat hier geen archeologisch veldonderzoek in de bouwplanning behoeft te worden opgenomen.



## 12.4 Cultuurhistorie

### 12.4.1 Beschermd stadsgezicht

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

#### **12.4.2 Werelderfgoed UNESCO**

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

De locatie is weliswaar gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en buiten het gebied dat aangewezen is tot UNESCO werelderfgoed. Wel bevindt het gebied zich binnen de 2 km-zone rondom het UNESCO gebied. In de structuurvisie Amsterdam 2040 staat dat voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen deze 2 km-zone een hoogbouweffectrapportage (HER) verplicht is. (Een HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen.)

In het kader van beoogde ontwikkeling op Stadsurf Oostenburg heeft Hund Falk Architecten in opdracht van de gemeente Amsterdam voor het ontwerpbestemmingsplan een HER uitgevoerd (Hoogbouw Effect Rapportage, Oostenburg Amsterdam, maart 2015).

De bestaande bebouwing op Stadsurf Oostenburg varieert in hoogte van 12 meter tot 26 meter. Langs het spoor (Dijkgracht), aan de Oostenburgermiddenstraat en aan de VOC- kade (Wittenburgervaart) biedt het ontwerpbestemmingsplan incidenteel de ruimte voor bebouwing met een hoogte van 42 meter.

##### *Conclusie HER*

Hoogbouwontwikkeling op Oostenburg Noord tot een hoogte van 42 meter is onder bepaalde randvoorwaarden denkbaar. Belangrijk is dat het vanuit het Oosterdok kenmerkende beeld van een open silhouet niet verstoord wordt. Hoogteaccenten op de juiste plek kunnen de kwaliteit van het open silhouet versterken. Vanuit de grachten van het werelderfgoed is de nieuwbouw niet of nauwelijks waarneembaar. Vanaf de Nieuwe Herengracht was zichtbaarheid theoretisch mogelijk, maar door de aanwezige boomtoppen zijn de torens niet te zien. Vanaf de verschillende standpunten langs het spoor en vanaf de Prins Hendrikkade is de nieuwbouw sterker waarneembaar. Echter uit alle modellen blijkt dat het ensemble van torens vooral in de directe omgeving van invloed is op het stadslandschap. (Zie voor een uitgebreide beschrijving hoofdstuk 12 van deze toelichting, Hoogbouwaspecten.)

#### **12.4.3 Cultuurhistorische waarden**

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

#### **12.4.4 Ordewaardering panden**

De waardering van gebouwen is op de verbeelding aangeduid met 'specifieke bouwaanduidingen'. Deze waarderingen zijn ontleend aan een actualisering van de waarderingskaart die is gemaakt voor de hele binnenstad en in 2000 is vastgesteld. Het doel van de waardering van gebouwen is het aangeven van de onaantastbare onderdelen van het stadsbeeld in het kader van het beschermd stadsgezicht.

De volgende categorieën worden daarbij gehanteerd:

*Specifieke bouwaanduiding - orde 1*

Dit zijn gebouwen die beschermd zijn als monument op grond van de Monumentenwet 1988 of de gemeentelijke Monumentenverordening.

*Specifieke bouwaanduiding - orde 2*

De gebouwen die zijn aangemerkt als orde 2 zijn gebouwen van vóór 1970, die op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentwaarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het Algemeen Bestuur van het stadsdeel de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten.

De gebouwen die zijn aangemerkt als orde 2 zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld. Sloop van deze gebouwen is ongewenst. Een vergunning hiervoor wordt in beginsel geweigerd. Alleen in uitzonderingsgevallen (bijvoorbeeld bij aantoonbare ernstige bouwvalligheid) kan sloop/herbouw van deze gebouwen aan de orde zijn, waarbij de straatgevels en kap teruggebouwd worden. Daarbij vraagt het stadsdeel aan de aanvrager om een bankgarantie.

*Specifieke bouwaanduiding - orde 3*

Dit zijn gebouwen van vóór 1970, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand waarvan ze deel uitmaken, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Uitgangspunt is behoud. Bij verbouwing is behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het gebouw niet verstoren.

Binnen de categorie orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentale waarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het bevoegd gezag de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten. Wanneer het gebouw geen monumentale waarde heeft, wordt bij een sloop/nieuwbouwplan en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging voor een orde 3 pand vervolgens door het stadsdeel een kwaliteitstoets uitgevoerd. Op basis van deze kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Het kwaliteitsniveau van deze genoemde waarden bepaalt of sprake kan zijn van sloop/nieuwbouw en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging.

*Nieuwbouw*

Bebouwing van na 1970 is niet gewaardeerd. Het uitspreken van een afgewogen oordeel over deze bebouwing is vanwege de jonge leeftijd ervan vaak buitengewoon lastig; de benodigde historische afstand, en dus het overzicht dat nodig is voor een kwalitatief oordeel, ontbreekt.

Voor deze gebouwen zijn in het kader van de waarderingskaart geen bijzondere regels opgenomen.

### **Monumenten in het plangebied**

Drie gebouwen in het plangebied hebben de monumentenstatus en zijn op de verbeelding aangeduid met de 'specifieke bouwaanduiding - orde 1'. Dit zijn:

1. de Van Gendthallen, ontworpen door architect Van Gendt (rijksmonument);
2. de Werkspoorhal 1929, aan de VOC-kade (gemeentelijk monument);
3. het Poortgebouw aan de Conradstraat, dat een schaft- en waslokaal voor de werklieden was, een verbandkamer en een portiersverblijf (gemeentelijk monument);
4. het Koudgasgebouw aan de Jacob Bontiusplaats (gemeentelijk monument)

Het gebouw aangewezen als rijksmonument wordt beschermd door de Monumentenwet 1988. De gebouwen aangewezen als gemeentelijk monument worden beschermd door de Erfgoedverordening stadsdeel Centrum. Een aanvullende bescherming voor deze vier gebouwen is niet noodzakelijk.

### **12.5 Conclusie**

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

## Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

### 13.1 Hoogbouw, beleid en instrument

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

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

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

#### *HER Stadsurf Oostenburg*

In het kader van beoogde hoogbouwontwikkeling op Stadsurf Oostenburg heeft Hund Falk Architecten in opdracht van de gemeente Amsterdam voor het ontwerpbestemmingsplan een HER uitgevoerd (Hoogbouw Effect Rapportage, Oostenburg Amsterdam, maart 2015).

De bestaande bebouwing op Stadsurf Oostenburg varieert in hoogte van 12 meter tot 26 meter. Langs het spoor (Dijkgracht), aan de Oostenburgermiddenstraat en aan de VOC kade (Wittenburgervaart) bood het ontwerpbestemmingsplan incidenteel ruimte voor bebouwing met een hoogte van 42 meter. De locatie is gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en buiten het gebied dat aangewezen is tot UNESCO werelderfgoed. Wel bevindt de locatie binnen de 2 km-zone rondom het UNESCO gebied. In de structuurvisie Amsterdam 2040 staat dat voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen deze 2 km-zone een Hoogbouw Effectrapportage (HER) verplicht is. De beoogde hoogbouwontwikkeling mag geen negatieve gevolgen hebben op het UNESCO gebied.

In de HER zijn onderzocht:

- de zichtbaarheid vanuit het stadslandschap en het werelderfgoed en
- de inpassing in de stedenbouwkundige structuur van de omgeving.

Andere aspecten, zoals bezonning, schaduwwerking etc. zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Op het moment dat de plannen verder ontwikkeld zijn, de positie van de beoogde hoogbouw bekend is, worden deze aspecten onderzocht en afgewogen bij het opstellen van de uitwerkingsplannen.

#### *Zichtlijnen en effecten*

Bij het bepalen van de standpunten voor de fotomontages om de effecten van de hoogbouw op het stadsbeeld in beeld te krijgen, zijn de relevante zichtlijnen in de omgeving onderzocht. Aan de hand van de plattegrond van de binnenstad is gekeken vanuit welke locaties een

ontwikkeling op Oostenburg Noord zichtbaar zou kunnen zijn. Vanuit de directe omgeving is er bijvoorbeeld het zicht vanaf de Mariniersbrug (Kattenburgerstraat) en vanuit het Funenpark. Daarnaast is uiteraard het effect op het werelderfgoed van belang. Een aantal zichtlijnen zijn hiervoor opgenomen waaronder de Nieuwe Herengracht en vanaf de Prins Hendrikkade.

De HER is in juli 2015 aangepast, met als doel te onderzoeken in hoeverre een toren met een bouwhoogte van 52 meter op de hoek van de Dijkgracht-VOC-kade van invloed is op het stadslandschap.

### **13.1.1 Bezinning, windhinder**

De aspecten die in deze fase van de planontwikkeling onderzocht zijn, hebben vooral betrekking op de stedenbouwkundige inpassing van het ontwerp en dan met name op de visuele impact van de beoogde bebouwing. Aspecten als bezinning en windhinder zijn in het kader van deze studie vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Op het moment dat de plannen verder ontwikkeld zijn, de positie van de beoogde hoogbouw bekend is, worden deze aspecten onderzocht.

## **13.2 Conclusie**

De conclusie uit de hoogbouweffectrapportage uit maart 2015, uitgevoerd in het kader van de beoogde hoogbouw op Stadsurf Oostenburg, toont aan dat hoogbouwontwikkeling op Oostenburg Noord tot een hoogte van 42 meter onder bepaalde randvoorwaarden denkbaar is. De nieuwe bebouwing heeft geen nadelig effect op het stadslandschap en de stedenbouwkundige structuur. Belangrijk is dat vanuit het Oosterdok het kenmerkende beeld van een open silhouet niet verstoord wordt. Hoogteaccenten op de juiste plek kunnen de kwaliteit van het open silhouet versterken.

Vanuit de grachten van het werelderfgoed is de nieuwbouw niet of nauwelijks waarneembaar. Vanaf de Nieuwe Herengracht was zichtbaarheid theoretisch mogelijk, maar door de aanwezige boomtoppen zijn de torens niet te zien. Vanaf de verschillende standpunten langs het spoor en vanaf de Prins Hendrikkade is de nieuwbouw sterker waarneembaar. Het ensemble van torens is vooral in de directe omgeving van invloed is op het stadslandschap.

De conclusie uit de hoogbouweffectrapportage van juli 2015 is nagenoeg vergelijkbaar. Aanvullend hebben Monumenten & Archeologie en Ruimte & Duurzaamheid in hun advies over deze HER aangegeven dat het verhogen van de bouwhoogte van één toren naar 52 meter leidt tot differentiatie, hetgeen als een verbetering wordt beschouwd. Vanwege het globale karakter van het bestemmingsplan werd in het advies tevens opgemerkt dat onvoldoende kon worden beoordeeld of het plan niet zal leiden tot één grote bouwmassa. Het advies is mede aanleiding geweest voor wijziging van het ontwerpbestemmingsplan op dit punt. In de regels is de locatie van de torens vastgelegd en is voor de torens meer gedifferentieerd in bouwhoogte (twee torens van 52 meter, twee torens van 46 meter, één toren van 42 meter, één toren van 39 meter).

De volledige hoogbouweffectrapportage uit juli 2015 is opgenomen als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

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

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

In 2015 is een onderzoek uitgevoerd naar de 'circulaire kansen' voor Oostenburg. Circulariteit is een voorwaarde voor duurzaamheid. Zo is een circulaire economie veerkrachtig en afvalvrij doordat alle materialen oneindig worden gerecycled. Ze draait volledig op hernieuwbare energie en is onschadelijk voor het menselijk leven en het ecosysteem. Steden zijn een drijvende kracht in de transitie naar een circulaire samenleving. De circulaire stad baseert zich op de principes van een veerkrachtig ecosysteem dat in staat is zich constant aan te passen aan invloeden en veranderingen uit zijn omgeving. In een circulaire stad worden lineaire stof- en energiestromen geminimaliseerd en lokale kringlopen gestimuleerd. Het doel daarbij is niet om op elke locatie alles op gelijke manier te organiseren of daarin zelfvoorzienendheid na te streven. Doel is de stad te (her)ontwikkelen tot een sociaal en ecologisch duurzame plek waarin de water- en energiehuishouding, het materiaalgebruik en de biodiversiteit beter georganiseerd zijn en uit zichzelf lerend en toekomstbestendig is. Een circulaire stad is leefbaar, gezond en weerbaar. Het onderzoek brengt specifiek voor Oostenburg op basis van locatiekenmerken, programma en stedenbouw in beeld welke maatregelen mogelijk zijn op het gebied van energie, mobiliteit, water, materiaal en biodiversiteit. Deze zijn in het onderzoek ook beoordeeld op haalbaarheid. Op basis van dit onderzoek wordt in overleg met alle betrokken partijen in 2016 een aantal speerpunten voor Oostenburg benoemd op basis waarvan concreet circulaire maatregelen worden geïmplementeerd.





## Hoofdstuk 15 Externe veiligheid

### 15.1 Algemeen

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

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

Uit een analyse van Cauberg-Huygen (2011) en uit de risicokaart blijkt dat het vervoer gevaarlijke stoffen over spoor de enige relevante risicobron is voor het plangebied.

In het plangebied en in de omgeving zijn geen risicovolle bedrijven aanwezig. Het plangebied bevindt zich niet binnen de risicozone van een weg of andere transportas waarover in de huidige of toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In paragraaf 15.3 worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

### 15.2 Beleid en regelgeving

#### 15.2.1 Inleiding

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

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

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

Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer heeft over deze aspecten advies uitgebracht (Brandweer Amsterdam-Amstelland, Advies Externe Veiligheid Stadswerf Oostenburg in Amsterdam, 9 september 2014, zie bijlage bij deze toelichting).

### **15.2.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, spoorweg en binnenwater**

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden.

De regels voor toetsing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water liggen vast in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Voor het groepsrisico (GR) geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het basisnet geeft aan over welke routes gevaarlijke stoffen vervoerd moegen worden. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) worden voor dit Basisnet - in lijn met het BEVI - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Het BTEV zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen het invloedsgedebied van een transportroute, een verantwoording groepsrisico verplichten. Volgens de huidige planning zal de Wet- en regelgeving van het Basisnet per 1 april 2015 in werking treden.

### **15.2.3 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **15.3 Resultaten onderzoeken**

### **15.3.1 Inrichtingen**

Volgens de risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) bevinden zich geen risicovolle bedrijven in de omgeving van het plangebied Stadswerf Oostenburg.

### **15.3.2 Buisleidingen**

Het plangebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen waarvoor in het kader van de externe veiligheid rekening mee dient te worden gehouden.

### **15.3.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren**

De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Circulaire) schrijft via paragraaf 6.1.2 voor dat bij een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het gebied Stadswerf Oostenburg ligt direct aan het spoor Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort.

#### *15.3.3.1 Wegen*

Uit de kaart 'Wegen voor vervoer gevaarlijke stoffen Amsterdam 2010' blijkt dat in de omgeving van Stadswerf Oostenburg zich geen wegen bevinden waarover vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan.

#### *15.3.3.2 Vaarwegen*

Stadswerf Oostenburg bevindt zich niet in de directe omgeving van een vaarweg die is aangewezen in het Basisnet Water voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plangebied bevindt zich op meer dan 600 meter vaarafstand van het Spoorwegbassin.

#### *15.3.3.3 Spoorwegen*

Het traject Amsterdam Centraal-Muiderpoort is onderdeel van het basisnet spoor. Hoewel in de huidige situatie weinig tot niets wordt vervoerd en ook geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien op korte termijn, is wel vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk. Potentieel LPG vervoer per spoor is maatgevend voor het risico langs het genoemde spoortraject. Een deel van het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een mogelijk ongeval met LPG.

Volgens de Circulaire dient bij omgevingsbesluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken nabij Basisnetroutes, op grond van de risicobeoordeling reeds rekening gehouden te worden met de maximale benutting van de groeiruimte voor het vervoer.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico mag volgens de circulaire op het midden van het traject Amsterdam Centraal-Muiderpoort niet meer bedragen dan  $10^{-6}$  per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan.

#### *Plasbrandaandachtsgebied*

Volgens het eindrapport Basisnet Spoor, dat is verankerd in de circulaire, is voor het spoortraject Amsterdam CS-Muiderpoort geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied vormt daarmee geen belemmering voor ontwikkelingen binnen het bestemmingplan.

#### *Groepsrisico*

Op basis van berekeningen voor andere locaties is het onwaarschijnlijk dat de mogelijke ontwikkelingen leiden tot overschrijding van de orientatiewaarde van het GR.

## 15.4 Verantwoording

Brandweer Amsterdam-Amstelland is namens de veiligheidsregio adviseur op het gebied van externe veiligheid en adviseert vanuit het perspectief van de hulpverlening. Het advies van de veiligheidsregio geeft inzicht in de gevaren en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening.

Direct naast het plangebied Stadsurf Oostenburg vindt over het spoor vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In dit kader adviseert de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (brandweer) de gemeente Amsterdam om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan 'Stadsurf Oostenburg' de volgende aspecten te betrekken:

1. De mogelijke gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met een spoorketelwagen met gevaarlijke stoffen.
2. De (on)mogelijkheden die aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of van het spoor af te vluchten.
3. De hulpverlening kan een ongeval niet voorkomen en richt zich op het helpen van slachtoffers en het veiligstellen van het gebied.

En de volgende maatregelen te overwegen:

- a. bij de constructie van gebouwen rekening te houden met de effecten van een ongevalsscenario met gevaarlijke stoffen;
- b. voorzieningen in gebouwen te treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht kan worden gestopt;
- c. een nieuwe brug van de hoek Oostenburgervaart naar Czaar Peterbuurt te realiseren;
- d. voorbereiding op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het volledige onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

## 15.5 Conclusie

Als met de adviezen uit de paragraaf hierboven (15.4) rekening wordt gehouden, vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor het bestemmingsplan en de verder uit te werken deelgebieden binnen het bestemmingsplan.

## Hoofdstuk 16 Luchthavenindielingsbesluit

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

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

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

Het voorliggende plan valt geheel binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol (aangegeven op bijlage 4 van het LIB) met een hoogte van 150 meter. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven -4.00 m N.A.P. De maximaal toegestane bouwhoogtes zoals deze volgens voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, blijven hier ruim onder. Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB.

## Hoofdstuk 17 Natuur en Landschap

### 17.1 Algemeen

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

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

Daarnaast kunnen individuele diersoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

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

### 17.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

#### 17.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden, dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.



## **17.2.2 Flora- en faunawet**

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1) geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten (tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien het ministerie van economische zaken, landbouw en innovatie (EL&I) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

## **17.3 Resultaten onderzoeken**

### **17.3.1 Gebieden**

#### *17.3.1.1 Natura 2000*

Markermeer en IJmeer, de Botshol en de Vechtplassen zijn de meest nabijgelegen Natura2000-gebieden. Gezien de afstand tot de gebieden en de aard van de ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied zullen deze geen significant effect hebben op deze natuurgebieden.

### 17.3.1.2 *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*

In Nederland is het rijksbeleid voor natuur vormgegeven via de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster.

Waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur zijn beschermd op basis van beleid, zoals het provinciale ecologische beleid. Op 23 mei 2011 hebben provinciale staten van Provincie Noord-Holland de eerste partiële herziening van de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Eén van de daarin opgenomen onderwerpen is de EHS. Vervolgens hebben gedeputeerde staten het Natuurbeheerplan 2012 op 20 september 2011 vastgesteld.

Het Natuurbeheerplan geeft aanleiding voor de wijziging van de begrenzing van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones zoals opgenomen in de PRVS. Gedeputeerde Staten heeft hiertoe dan ook besloten.

De EHS-gebieden in Amstelland liggen nabij het plangebied. Op de EHS wordt geen negatief effect verwacht.

### 17.3.1.3 *Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur Amsterdam*

In het bestemmingsplangebied liggen op dit moment geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. Het bestemmingsplangebied Stadswerf Oostenburg grenst niet aan gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. Er zijn geen ontwikkelingen voorzien, die belemmeringen in de Hoofdgroenstructuur veroorzaken.

## 17.4 Resultaten onderzoeken

In het plangebied is een natuurtoets uitgevoerd ("Natuurtoets bestemmingsplan Oostelijke eilanden", Dienst Ruimtelijke Ordening, oktober 2008), geactualiseerd in februari 2014. Uit de onderzoeken komt naar voren welke gevolgen de natuurwetgeving heeft op planontwikkeling in het gebied. De onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

In het gebied komen een aantal beschermde diersoorten voor.

### *Rugstreepad*

De rugstreepad komt voor op de spoorbaan en kan via het talud het plangebied bereiken. Ondiepe plassen, die tijdens de bouwwerkzaamheden ontstaan, zijn geschikt als voortplantingswater. In een voor de werkzaamheden opgesteld ecologisch protocol moet worden aangegeven hoe ten aanzien van de rugstreepad gehandeld moet worden. Aanbevolen wordt om voor rugstreepadden voorzieningen aan te leggen, zodat deze bijzondere soort zich op deze plek kan handhaven. Een geschikte locatie voor voortplantingswater is nabij het spoortalud. Door goede voorzorgsmaatregelen kan een ontheffingsaanvraag voor de rugstreepad worden voorkomen. Indien toch nodig, zal ontheffing naar verwachting worden verleend aangezien de rugstreepad in en rond Amsterdam niet zeldzaam is.

#### *Vleermuizen*

Er is een kleine kans, dat vleermuizen in spouwmuren van aantal nog te slopen gebouwen verblijven. Voor het slopen van gebouwen dient nader onderzoek volgens het vleermuizenprotocol te worden uitgevoerd en zo nodig dient een ontheffing te worden gevraagd. Als aan de voorwaarden, dringende reden van openbaar belang en in alternatieve verblijfplaatsen voor vleermuizen is voorzien, zal de ontheffing naar alle waarschijnlijkheid worden verleend.

#### *Gierzwaluw en huismus*

Nesten van vogelsoorten die ook buiten het broedseizoen beschermd zijn, zoals de gierzwaluw en de huismus, zijn niet te verwachten.

#### *Broedende vogels*

Broedende vogels moeten gedurende de broedtijd worden ontzien. Ontheffing is niet mogelijk. Buiten de broedtijd zijn de nesten van deze vogels niet beschermd.

#### *Muurplanten*

Op sommige oude kademuren groeien muurplanten: de tongvaren en de steenbreekvaren. Deze planten vallen onder de Flora- en faunawet. Wanneer het niet mogelijk is om de planten bij werkzaamheden te ontzien, is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. Voor werkzaamheden aan kademuren waar beschermde muurplanten groeien, is een ontheffing nodig. Nieuwe kademuren dienen zo te worden aangelegd dat muurvegetatie de kans krijgt zich te vestigen

## **17.5 Conclusie**

Het plangebied is een voormalig industrieterrein en ligt niet in de nabijheid van grote groengebieden. Via de spoorlijn kunnen grondgebonden dieren het plangebied bereiken. Op Natura 2000-gebieden en gebieden van de EHS hebben de ontwikkelingen in het plangebied geen significante effecten.

In het plangebied komen beschermde diersoorten voor. Voor deze dieren kan zo nodig een ontheffing worden gevraagd.

## Hoofdstuk 18 Water

### 18.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

## **18.2 Beleid en regelgeving**

### **18.2.1 Waterwet**

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

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

### **18.2.2 Nationaal waterplan**

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

- een goede bescherming tegen overstroming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

### **18.2.3 Waterbesluit**

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

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

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

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

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

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

#### **18.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015**

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. Dit wordt gedaan door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale

gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

#### **18.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015**

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

#### **18.2.6 Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015**

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

#### **18.2.7 Keur AGV**

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

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

#### **18.2.8 Legger**

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

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

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

### **18.3 Watertoets**

#### **18.3.1 Waterkeringen en sluizen**

Binnen het plangebied zijn geen waterkeringen of sluizen aanwezig.

#### **18.3.2 Oppervlaktewater**

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

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



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

In de Wittenburger- en Oostenburgervaart wordt de mogelijkheid geboden tot het aanleggen van een steiger. Op de verbeelding zijn hiertoe twee aanduidingen toegevoegd. Het realiseren van een steiger tot een breedte van 1,2 meter is zonder vergunning van AGV mogelijk. Het realiseren van een steiger breder dan 1,2 meter (tot een maximale breedte van 3 meter) is alleen toegestaan met een (water)vergunning van AGV. In dat geval moet worden aangetoond dat met de steiger een maatschappelijk belang wordt gediend. De steiger aan de VOC-kade draagt bij aan de diversiteit in het gebruik van de VOC-kade als belangrijk (grootstedelijk) verblijfsgebied. De steiger op de kop van de Oostenburgervaart heeft twee functies, enerzijds maakt deze een wandelroute mogelijk langs de Oostenburgerkade, zolang het gasdrukmeet- en regelstation nog in functie is. Anderzijds draagt de steiger bij aan het verblijfskarakter van deze goed op de zon georiënteerde plek.

### **18.3.3 Grondwater**

Het bestemmingsplan maakt ondergronds bebouwing mogelijk in uit te werken bestemmingen. In algemene zin staat de grondwaterstand niet in de weg aan bebouwing beneden peil. Op basis van de exacte positionering kunnen de gevolgen inzichtelijk worden gemaakt. Dit detailniveau is pas bekend bij de uitwerking van het plan. Bij het opstellen van de uitwerkingsplannen zal dan ook een onderzoek naar de effecten van de nieuwbouw op het grondwater worden uitgevoerd.

Bij nieuwbouw moet voldaan worden aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam: daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

### **18.3.4 Materiaalkeuze**

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

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

## **18.4 Conclusie**

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan 'Stadsverf Oostenburg'.

## **Hoofdstuk 19 Kostenverhaal en economische uitvoerbaarheid**

De komende tien jaar is de vraag naar woningen groot. Vooral woningen in of nabij het centrum zijn erg gewild. Het ligt in de verwachting dat de toekomstige woningen in het plangebied stadswerf Oostenburg, kunnen worden afgezet op de markt.

De kavels voor particuliere woningbouw- en utiliteitsbouw zullen worden verkocht aan particuliere projectontwikkelaars. De draagkracht van de grootste uitvoerende partij, Stadgenoot, is voldoende om conform de eisen van het bestemmingsplan sociale woningbouw te realiseren.

Op basis van het bestemmingsplan kunnen aangewezen bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro worden ontwikkeld. Met de eigenaren van het terrein worden anterieure overeenkomsten gesloten waardoor het kostenverhaal is verzekerd. Deze worden getekend voordat het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

## Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Prorail, afdeling Grondverwerving en Juridische Zaken;
2. NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Productontwikkeling;
3. Waternet, afdeling Planadvies en Vergunningen;
4. Rijkswaterstaat Noord-Holland;
5. KPN Telecom, afdeling Straalverbindingen;
6. Liander Assetmanagement, Regio Randstad;
7. NV Nederlandse Gasunie;
8. Kamer van Koophandel Amsterdam;
9. Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening;
10. Dienst Vastgoed Defensie, Directie West;
11. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertisis en Regie;
12. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
13. Provincie Noord-Holland.

Geen van de hierboven genoemde partners heeft een reactie ingediend.

### 20.2 Maatschappelijk overleg

Overeenkomstig de inspraakverordening van het stadsdeel is over het concept-ontwerpbestemmingsplan op 26 maart 2014 in het Werkteater een informatie- en inspraakbijeenkomst gehouden. Voorafgaand aan deze bijeenkomst lag het plan twee weken ter inzage. Vanaf dat moment was het plan ook via internet digitaal beschikbaar. De bijeenkomst werd bezocht door 35 omwonenden en anderen die betrokken zijn bij (delen van) het plangebied. Op de bijeenkomst heeft een aantal aanwezigen mondeling een inspraakreactie gegeven. Daarna heeft men gedurende een periode van zes weken de gelegenheid gekregen het plan te bekijken en een schriftelijke inspraakreactie in te dienen. Er zijn 13 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen.

Het verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst is, inclusief de schriftelijke inspraakreacties (geanonimiseerd), als bijlage bij deze toelichting opgenomen. De reacties zijn betrokken bij de voorbereiding van het besluit tot terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De ontvangen reacties zijn kort samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen van reacties, die niet expliciet genoemd worden, niet bij de voorbereiding zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel betrokken bij de voorbereiding van het besluit.

Samengevat hebben de inspraakreacties betrekking op de volgende onderwerpen.

## 1. **Bouwhoogten**

### a. Gevarieerde bouwhoogten

De gevarieerde bouwhoogten zijn niet geborgd in het bestemmingsplan. Gevreesd wordt dat steeds zoveel mogelijk tot de maximum bouwhoogte wordt gebouwd waardoor de gebouwen gelijke hoogte zullen hebben en hoge muren ontstaan.

#### *Beantwoording*

Een gevarieerde bouwhoogte draagt bij aan het gewenste diverse stadsbeeld in het gebied. De maximum bouwhoogte wordt beperkt door het maximum aantal vierkante meters vloeroppervlak dat per bestemming is toegestaan. Dit betekent dat niet overal tot de maximum bouwhoogte kan worden gebouwd. De beoogde gevarieerde bouwhoogte is voor deze planfase voldoende bepaald. Met het oog op de gewenste flexibiliteit in de verdere uitwerking is het niet wenselijk om op dit moment meer variatie in bouwhoogte vast te leggen op bijvoorbeeld de verbeelding of in de regels. Alleen als vanuit ruimtelijk oogpunt een bepaald onderscheid in bouwhoogte gewenst is, is dit op de verbeelding aangegeven. Een voorbeeld hiervan is de zuidwesthoek van het gebied, waar langs de Oostenburgermiddenstraat een hogere bouwhoogte ruimtelijk gewenst is, dan in het gebied daar achter.

### b. De bouwhoogte van de bebouwing langs de Oostenburgerdwarsvaart is te groot

Ter plaatse van het bestemmingsvlak 'Gemengd 4 - uit te werken' langs de Oostenburgerdwarsvaart is een bouwhoogte toegestaan van maximaal 19,5 meter. Gevreesd wordt dat aan de oever tot 19,5 meter wordt gebouwd zodat de Oostenburgerdwarsvaart een smal kanaaltje zal lijken. Dit moet voorkomen worden. Voorgesteld wordt ervoor te zorgen dat tenminste een deel van de nieuwe gebouwen niet hoger zal zijn dan 12 meter.

#### *Beantwoording*

Het standpunt dat voorkomen moet worden dat de Oostenburgerdwarsvaart een smal kanaal zal lijken wordt gedeeld. Ten zuiden van de Oostenburgerdwarsvaart staat Pakhuis Oostenburg direct aan het water. Door de maximale bouwhoogte aan de noordzijde te verlagen, wordt voorkomen dat de Oostenburgerdwarsvaart ervaren wordt als een smal kanaal omsloten door hoge bebouwing. In het ontwerpbestemmingsplan is de maximale bouwhoogte daarom ter plaatse vastgelegd op 12 meter.

### c. Bouwvolume van de torens

Regels ten aanzien van het bouwvolume van de torens lijken niet juist. Volgens het bepaalde in artikel 9.2, onder d en artikel 10.2, onder d, bedraagt het maximale bvo van de toren 600 m<sup>2</sup>. Waarschijnlijk wordt bedoeld 600 m<sup>2</sup> per bouwlaag of een toren met een footprint van 600 m<sup>2</sup>. Het is onduidelijk hoeveel hoogteaccenten in de uit te werken bestemmingen zijn toegestaan.

In artikel 9.2, onder i en j is niet duidelijk wat wordt bedoeld.

### *Beantwoording*

De redactie van de regels over het bouwvolume van de torens is inderdaad onjuist. De regels zijn aangepast. De bedoeling is dat, in afwijking van de maximale bouwhoogte zoals op de kaart/verbeelding is aangegeven, een toren is toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 42 meter, met een maximum vloeroppervlak van 600 m<sup>2</sup> per bouwlaag (footprint). Dit geldt alleen voor de uit te werken bestemmingen 'Gemengd -1, -2 en -3' (aan Dijkgracht en VOC-kade). In deze bestemmingen werden in het concept-ontwerpplan resp. één, één en drie torens mogelijk gemaakt, zodat het totaal aantal torens dat in het plangebied werd toegestaan maximaal vijf bedraagt. In het ontwerpbestemmingsplan wordt voorgesteld om daar in de uit te werken bestemming Gemengd-3 één toren aan toe te voegen.

In artikel 9.2 onder i, wordt bedoeld het totale brutovloeroppervlak voor kantoren dat in deze bestemming is toegestaan. Per abuis zijn de woorden "voor kantoren" niet in deze regel opgenomen. In het ontwerpbestemmingsplan is dit aangepast. In artikel 9.2 onder j wordt het totale brutovloeroppervlak voor de bebouwing in het betreffende bestemmingsvlak bedoeld.

#### d. Bezoning en windhinder door hoogbouw

Het bestemmingsplan maakt (hoge) gebouwen mogelijk waardoor uitzicht wordt beperkt en de bezoning van bestaande gebouwen wordt verminderd. Door de nieuwe bebouwing kan windhinder ontstaan.

### *Beantwoording*

Op dit moment is nog niet bekend hoe de bebouwing uiteindelijk zal worden gesitueerd en wat de bouwhoogte van een nieuw gebouw precies zal zijn. Het bestemmingsplan geeft globaal de randvoorwaarden waarbinnen gebouwd mag worden. Deze randvoorwaarden zijn gebaseerd op het stedenbouwkundig raamwerk dat wordt gemaakt door Urhahn Urban Design, in opdracht van Stadgenoot en in overleg met stadsdeel Centrum. Dit stedenbouwkundig raamwerk beoogt op Stadswerf Oostenburg een nieuwe (binnen)stedelijke werk- en woonomgeving te creëren, met daarbij passende straatbreedten en bouwhoogten.

Gezien het feit dat op dit moment op veel plekken in het gebied helemaal geen bebouwing staat, betekent dit automatisch dat elk nieuw gebouw invloed heeft op uitzicht en bezoning voor bestaande gebouwen en deze eventueel beperkt. Met de gekozen straatbreedtes en bouwhoogten wordt deze beperking voor een binnenstedelijke situatie als deze aanvaardbaar geacht. Het huidige bestemmingsplan maakt plaatselijk overigens ook gebouwen met bouwhoogten van 18 en 25 meter mogelijk.

Wat betreft de bezoning kan worden opgemerkt dat met de gekozen bouwhoogten en de plaatsing van de torens rekening is gehouden met de oriëntatie van het gebied op de zon. De hoogste bebouwing en de torens zijn alleen toegestaan op locaties aan de noord- en westrand van het gebied: langs de spoorlijn en VOC-kade. De schaduwwerking op de bestaande bebouwing is hiermee minimaal.

De nieuwe bebouwing mag uitsluitend in het bestemmingsvlak worden gebouwd, zoals is aangegeven op de plankaart/verbeelding. De (minimum) afstand van de nieuwe bebouwing tot de bestaande bebouwing is hiermee bepaald. Verder is een maximale bouwhoogte aangegeven. Deze maximale bouwhoogte wordt bovendien beperkt door het maximale bouwvolume dat in de regels is toegestaan. Dit heeft tot gevolg dat niet overal tot de maximale bouwhoogte gebouwd kan worden. De minimale bouwhoogte ligt wel vast. De bouwhoogte en de situering van de gebouwen is hiermee voldoende bepaald.

Een windhinderonderzoek is pas effectief als de daadwerkelijke plaatsing en de vormen van het bouwplan bekend zijn, omdat de uiteindelijke vorm en locatie van het gebouw bepalend zijn voor de reële effecten van de windhinder. In de regels is daarom de bepaling opgenomen dat het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen aan bouwplannen met een bouwhoogte van 30 meter of meer voor de plaatsing en vormgeving van bouwwerken ter voorkoming of beperking van windhinder.

## **2. Verkeer en parkeren**

### **a. Verkeersonderzoek**

Bij het concept-ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een verkeersonderzoek.

#### *Beantwoording*

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting gevoegd. In hoofdstuk 8 van de toelichting is een samenvatting opgenomen.

### **b. Parkeren**

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is niet duidelijk over de wijze waarop de parkeeropgave zal worden aangepakt. Gevreesd wordt voor een sterk toenemende parkeerdruk in Oostenburg-Zuid.

#### *Beantwoording*

Aan de noordkant van het gebied bevindt zich in de huidige situatie een parkeerterrein. Door toename van het aantal bewoners en gebruikers van het gebied zal de parkeerbehoefte toenemen. In het bestemmingsplan zijn in pandige garages of parkeergebouwen overal toegestaan. Bewoners en gebruikers van de nieuwbouw kunnen gebruik maken van deze in pandige parkeervoorzieningen. Het dagelijks bestuur van stadsdeel heeft het gebied aangewezen (d.d. 26 september 2006) als zogenoemde 'witte vlek'. Dit betekent dat gebruikers en bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning voor parkeren op straat.

Naar aanleiding van deze reactie is in de bestemmingen 'Gemengd - uit te werken 2' en 'Gemengd - uit te werken 4' een verplichting opgenomen tot het maken van een parkeergarage. Ook in de Van Gendhallen wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd. Hiermee is compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen van het huidige parkeerterrein voldoende geborgd.

Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van de toelichting.

### **c. Ontsluiting van het gebied**

In het gebied Stadsurf Oostenburg zal een bouwprogramma van 138.000 m<sup>2</sup> worden toegevoegd. Eén ontsluiting voor autoverkeer zal niet volstaan.

#### *Beantwoording*

Om inzicht te krijgen in de verkeerskundige consequenties van de ontwikkelingen in het gebied is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Op basis van berekeningen is aangetoond dat één ontsluiting voor het plangebied via de Dijkgracht, voldoende is voor het plangebied. Dit betekent dat de brug over de Oostenburgerdwarsvaart aan de zuidkant van het gebied, niet wordt opengesteld voor autoverkeer. De brug blijft wel bruikbaar voor langzaam verkeer en hulp- en nooddiensten.

De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 8 van de toelichting op het bestemmingsplan en het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

#### d. Ontsluiting achter de Bakkerij

Achter de Bakkerij (Conradstraat 423) is een ontsluitingsweg geprojecteerd. Het heeft de voorkeur hier geen auto's toe te laten. Laden en lossen kan op de weg tussen het INIT-gebouw en het blok 'De Lijnbaan'. Het pad tussen de Bakkerij en 'De Lijnbaan' moet een groen gebied blijven, uitsluitend toegankelijk voor voetgangers en fietsers.

#### *Beantwoording*

In het concept-ontwerpbestemmingsplan is, met uitzondering van het water, alle onbebouwde ruimte bestemd als bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn zowel alle vormen van weggebruik mogelijk, als ook groenvoorzieningen en verblijfsgebieden.

In het ontwerpbestemmingsplan is de bestemming rondom de Bakkerij aangepast. Het heeft nu de bestemming 'Gemengd – uit te werken 1'. Met een bouwvlak binnen deze bestemming wordt voorkomen dat nieuwe bebouwing te dicht op de Bakkerij wordt gesitueerd. De onbebouwde ruimte kan nu ook worden uitgegeven als tuin. De mogelijkheid om het in te richten als fiets- en of voetpad blijft ook bestaan.

Voor de inrichting van de onbebouwde ruimte van het gebied en daarmee dus ook voor het pad tussen de Bakkerij en 'De Lijnbaan', wordt een apart plan gemaakt. Deze inspraakreactie zal ook bij die planvorming worden meegenomen. Uitgangspunt is in ieder geval dat het gebied Stadswerf Oostenburg een autoluw karakter krijgt. Er is geen doorgaand autoverkeer. Bestemmingsverkeer kan alleen via de Dijkgracht en de Oostenburgermiddenstraat het gebied bereiken.

### **3. Cultuurhistorie**

#### a. Pakhuis Oostenburg en omgeving

Pakhuis Oostenburg is gewaardeerd als orde 2. De nieuwe bebouwing zal zichtlijnen op het Pakhuis afsluiten. Door lagere bouwhoogten en geen bebouwing direct aan het water toe te staan zal de historische driehoeksverbinding tussen de Van Gendhallen en de Bakkerij behouden blijven.



### *Beantwoording*

Tussen de Van Gendhallen, de Bakkerij en het Pakhuis Oostenburg bestaat geen historische driehoeksverbinding of beschermde zichtlijn. 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. deze inspraakreactie is ook een lagere bouwhoogte direct tegenover het Pakhuis voorgesteld (zie het onderwerp 'Bouwhoogten' onder 1.b.).

#### b. Ordewaardering Theaterfabriek

De Theaterfabriek is opgenomen als orde 2. Het is niet duidelijk waarom dit gebouw als beeldbepalend wordt beschouwd en beschermd moet worden. Het gebouw verkeert niet in de originele staat en een 'orde 2' belemmert de ontwikkeling van het gebouw.

### *Beantwoording*

Voor de voormalige Theaterfabriek, ook wel bekend als de Werkspoorhallen, is een procedure gestart tot aanwijzing als gemeentelijk monument. De verwachting is dat de besluitvorming hierover plaatsvindt voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Behalve monumentale aspecten kan het Algemeen Bestuur bij de aanwijzing ook financiële aspecten laten meewegen. In geval van aanwijzing zal de ordewaardering worden gewijzigd in 'orde 1' (rijks- of gemeentelijk monument). Tot die tijd is een orde 2 een gepaste waardering. Bij het bepalen van de ordewaardering wordt gekeken naar de architectonische kwaliteit van het gebouw en/of het gebouw zeer bepalend is voor het beeld van de straatwand ter plaatse. Een gebouw dat is gewaardeerd als orde 2 wordt beschouwd als een essentieel onderdeel van het stadsbeeld. Of een gebouw al dan niet in originele staat verkeert is geen factor die direct meeweegt in de afweging die aan de ordewaardering vooraf gaat. Sloop van gebouwen aangeduid als orde 2 is in principe ongewenst.

De Werkspoorhallen zijn voor Oostenburg Noord zeer beeldbepalend. Samen met de blauwe bokken vormen zij onmiskenbaar een relict uit het industriële tijdperk dat zo kenmerkend is voor het cultuurhistorisch karakter van het gebied. In de loop van de tijd zijn de gevels van de hallen voorzien van beplating die geen recht doet aan de kwaliteit van de hallen. Deze beplating doet echter niets af aan het karakteristieke silhouet van de hallen.

## **4. Functies en bestemmingen**

### a. Horeca 2 in de Theaterfabriek (Werkspoorhallen)

De Theaterfabriek is als horeca 2 opgenomen in het concept-ontwerpbestemmingsplan Stadserv Oostenburg. Het gebouw is oud en slecht geïsoleerd en niet geschikt voor horeca 2. De huidige functie in het bestaande gebouw geeft veel overlast.

*Beantwoording*

Het gebied Stadswerf Oostenburg zal ontwikkeld worden tot een stedelijk gebied in een levendige omgeving. Een discotheek of dancing (horeca 2) kan hieraan bijdragen. Een dergelijke functie mag echter het woon- en leefklimaat niet in overwegende mate negatief beïnvloeden. Gelet op de locatie en de bouwtechnische staat van de bestaande hallen, het feit dat de hallen zijn gewaardeerd als orde 2 en de maatschappelijke weerstand van deze functie in de hallen, is de mogelijkheid tot het realiseren van een horeca 2-vestiging in deze hallen vervallen.

Hetzelfde geldt overigens voor de mogelijkheid tot vestiging van horeca 2 in de Van Gendhallen. Met dezelfde motivering is ook deze aanduiding geschrapt.

b. Functies in de uit te werken bestemmingen

De functies zoals deze worden toegestaan in de uit te werken bestemmingen zijn te ruim. Dit is in strijd met de rechtszekerheid.

*Beantwoording*

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft een bestemmingsplan voor een op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) uit te werken deel van het plan op een zodanige wijze de doelstellingen aan, dat voldoende inzicht wordt verkregen in de toekomstige ontwikkelingen van het gebied. Naar mate de gevestigde belangen in een bepaald gebied groter of talrijker zijn, dient een groter inzicht te worden geboden.

Ten aanzien van de uit te werken bestemmingen is in de uitwerkingsregels onder meer bepaald:

- het maximale brutovloeroppervlak voor wonen en werken;
- de maximale bouwhoogte;
- het maximale aantal hoogbouwaccenten;
- het maximaal aantal horecavestigingen;
- de minimale afstand vanaf het INIT tot geluidgevoelige objecten.

Een nadere concretisering hiervan, evenals de invulling van de betreffende plandelen, vindt in een uitwerkingsplan plaats. Daarbij vindt ook een belangenafweging plaats. Tegen de vaststelling van een uitwerkingsplan staan voor belanghebbenden rechtsmiddelen open. De uitwerkingsregels zijn globaal om het bevoegd gezag bij de uitwerking voldoende flexibiliteit te bieden. De uitwerkingsregels bieden voldoende inzicht in de toekomstige ontwikkelingen.

c. Woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen

Het bestemmingsplan maakt woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Deze functies verenigen zich niet met de huidige werkzaamheden van de stadsreiniging bij het INIT-gebouw. Bovendien is sprake van een gezoneerd industrieterrein.

*Beantwoording*

Rond het (voormalig) industrieterrein Wittenburg-Oostenburg is een geluidszone ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld. Het plangebied ligt in het gezoneerde gebied. Op het industrieterrein bevinden zich geen grote lawaaimakers in de zin van de Wet milieubeheer. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen grote lawaaimakers mogelijk. Het terrein is geen industriegebied meer en de bijbehorende geluidszone zal komen te vervallen.

In verband met de bedrijfsactiviteiten van de stadsdeelwerf is onderzoek gedaan naar de aspecten geluid en geur. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Voor de beantwoording verwijzen wij dan ook naar hoofdstuk 7 van de toelichting.

Het plan brengt geen verandering in het reeds toegestane gebruik van het INIT in het gebied. Bestaande rechten worden behouden. Binnen een afstand van 17 meter zijn geen geluidgevoelige objecten mogelijk. In het ontwerpbestemmingsplan is dit geborgd in de uitwerkingsregels. Bovendien is in de uitwerkingsregels vastgelegd dat geen afbreuk mag worden gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen gronden.

d. Groenvoorzieningen zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan

Groenvoorzieningen zijn niet bestemd. Open ruimten en groen bevorderen een positieve beleving van het gebied en zouden gewaarborgd moeten worden. Voorgesteld wordt om een voorwaardelijke verplichting op te nemen die voorziet in een minimum aan open ruimte en groenvoorzieningen.

#### *Beantwoording*

Op Stadswerf Oostenburg zal in hoge dichtheden gebouwd worden. De wens om hier een (binnen)stedelijk leefmilieu tot stand te brengen is bepalend voor de verhouding bebouwde ruimte / onbebouwde (open) ruimte. Niettemin is in het concept-ontwerpbestemmingsplan voorzien aan het verzoek om een minimum aan open ruimte op te nemen en wel op de volgende manier.

In de bestemming 'Verkeer' en in de uit te werken bestemmingen 'Gemengd' zijn groenvoorzieningen en verblijfsruimten zonder meer overal toegestaan. In de bestemming 'Verkeer' is het niet toegestaan gebouwen te realiseren. De grijze kleur op de verbeelding geeft dus het minimum aan open ruimte aan. In de uit te werken bestemmingen 'Gemengd' is de verhouding tussen de maximale bouwhoogte en het maximum aantal vierkante meters brutovloeroppervlak bepalend voor de hoeveelheid open ruimte die zal ontstaan in de nog te bebouwen deelgebieden (zie afbeeldingen toelichting hoofdstuk 3). Deze is uiteraard zorgvuldig gekozen.

Binnen het plandeel 'Lijnbaan' (gelegen bij Rosa en Rita, bestemd als Gemengd-uit te werken 1) is in de regels bovendien aangegeven dat, naast de te realiseren straten, een open (verblijfs)ruimte van minimaal 1.200 m<sup>2</sup> bvo gerealiseerd moet worden.

De kades zijn voor het grootste deel vrij van bebouwing en zullen ook openbaar toegankelijk zijn. Alleen in het plandeel in het zuidoosten van het plangebied (bestemd als 'Gemengd-uit te werken 4') is bebouwing tot aan de kade toegestaan. Op de verbeelding en in de regels is hier echter wel voorzien in drie open plekken aan het water. De totale lengte van de openbare kade in het plangebied komt hiermee op 665 meter. Dit is 70% van het totaal aantal meters kade, hetgeen 960 meter bedraagt.

In het bestemmingsplan zijn geen regels opgenomen voor de inrichting van de openbare ruimte. Een minimum aan groenvoorzieningen is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Aan dit onderwerp wordt veel aandacht besteed bij de uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte.

e. Detailhandel in het gebied

In het gebied zijn meer winkels voor dagelijkse levensbehoeften gewenst.

*Beantwoording*

Het beleid van Amsterdam is gericht op het versterken van een gevarieerd winkelmilieu en het versterken van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met een aanbod in dagelijkse artikelen. Nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied Stadsurf Oostenburg kunnen voor dagelijkse boodschappen in de directe omgeving terecht, bijvoorbeeld in de nabijgelegen Czaar Peterstraat of bij supermarkten in de omgeving. De nieuwe bewoners en gebruikers van het gebied betekenen een impuls voor deze winkelgebieden in de directe omgeving. Het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg maakt 1.500 m<sup>2</sup> zelfstandige detailhandel mogelijk.

Ook ondergeschikte detailhandel, zoals de verkoop van producten die ter plaatse gemaakt worden, is toegestaan. Hierbij wordt opgemerkt dat de Provinciale ruimtelijke verordening in principe geen nieuwe detailhandel toestaat buiten bestaand winkelgebied met een winkelvloeroppervlak van meer dan 1.500 m<sup>2</sup>, dit betekent dat het toestaan van meer winkelvloeroppervlak dan 1.500 m<sup>2</sup> in strijd is met de Provinciale ruimtelijke verordening.

f. Sociale huurwoningen in het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan garandeert niet dat er sociale huurwoningen worden gebouwd. Voorgesteld wordt in het bestemmingsplan een minimum van 33% sociale huurwoningen, waaronder woningen voor gezinnen, op te nemen.

*Beantwoording*

Volgens het bepaalde in artikel 3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening kan het bestemmingsplan ten behoeve van de uitvoerbaarheid regels bevatten met betrekking tot sociale huurwoningen, sociale koopwoningen of particulier opdrachtgeverschap. De basis van het Amsterdamse woonbeleid wordt gevormd door de Woonvisie Amsterdam tot 2020 en de afspraken met de belangrijkste spelers op het gebied van wonen. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Nota Bouwen aan de Stad II. Het gebied Stadsurf Oostenburg ligt in de centraal stedelijke zone. De speerpunten van het gebied zijn (onder meer) het creëren van een hoogstedelijk woonmilieu bij nieuwbouw en het toevoegen van woningen voor ouderen. Om dat te bereiken worden in de centraal stedelijke zone betaalbare huurwoningen gebouwd, waarbij niet in elk project een percentage van 30% gerealiseerd hoeft te worden. Er worden woningen in het middensegment gebouwd en op toplocaties ook voor het hogere segment. In het concept-ontwerpbestemmingsplan is een aantal m<sup>2</sup> bvo vastgelegd voor woningbouw, waarvan een bepaald aantal m<sup>2</sup> woningen in de hoedanigheid van sociale woningen moet worden gebouwd. Dit aantal m<sup>2</sup> bvo is vastgelegd op 20% van het totaal aantal vierkante meters dat per uit te werken bestemming voor wonen mag worden gebruikt. Met dit percentage wordt voldoende bijgedragen aan de Woonvisie Amsterdam en de afspraken uit de Nota Bouwen aan de Stad II.

g. Het minimum aantal sociale woningen is niet vastgelegd in het bestemmingsplan

In Amsterdam is het gebruikelijk om de gewenste sociale woningbouw via een prestatieafpraak vast te leggen, waarbij de hoeveelheid te realiseren sociale woningen wordt uitgedrukt in een percentage van het totaal aantal te realiseren woningen. In de regels van het concept-ontwerpbestemmingsplan is een gefixeerd minimaal metrage aan sociale woningbouw vastgelegd. Het percentage aan sociale huurwoningen bedraagt daardoor omgerekend circa 20 of zelfs 25%. In het concept-ontwerp is niet het minimum aantal sociale woningen vastgelegd.

### *Beantwoording*

Zie ook de beantwoording op dit punt onder f. Er is bewust gekozen om een percentage op te nemen in plaats van een minimum aantal woningen, zodat gegarandeerd het gewenste aandeel van het totaal te realiseren woningoppervlak in gebruik wordt genomen door sociale woningen. Met alleen een aantal kan immers, indien gekozen wordt om alleen (zeer) kleine woningen te realiseren, ook minder dan 20% van het totaal woonoppervlak in de sociale sector worden gerealiseerd. Dat is onwenselijk.

Mede naar aanleiding van de inspraak wordt in de anterieure overeenkomsten, die met de eigenaren van het gebied vòòr de vaststelling van het bestemmingsplan worden afgesloten, afspraken vastgelegd over de gemiddelde grootte van de sociale woningen. Hierbij wordt rekening gehouden met de regeling die door het rijk over de huurprijsbepaling van sociale woningen is opgesteld. In de anterieure overeenkomsten met de eigenaren zal, op verzoek van het algemeen bestuur, een gemiddelde grootte van 40 tot 60 m<sup>2</sup> voor een sociale woning worden opgenomen. aangepast, waarbij is gekozen voor het vastleggen van een minimum aantal sociale woningen en een minimum oppervlak per woning. Doelgroepen zijn vooral jonge stedelingen (40 m<sup>2</sup>) en ouderen (60 m<sup>2</sup>).

#### h. Horeca

- Omwonenden maken zich zorgen over de onbeperkte mogelijkheden voor horeca langs de VOC-kade met de mogelijkheid voor een terras over de gehele lengte. De horecagelegenheden zullen leiden tot overlast, stress en andere gezondheidsklachten.

### *Beantwoording*

In het concept-ontwerpbestemmingsplan liggen langs de VOC-kade de bestemmingsvlakken met de bestemming 'Gemengd - 2', 'Horeca' en Gemengd - 3 Uit te werken'. Binnen het bestemmingsvlak 'Gemengd - 2' is, naast de horeca 2-vestiging die door Roest wordt geëxploiteerd, ten hoogste één horecavestiging toegestaan (café of restaurant). Het Koudgasgebouw (Roest) heeft de bestemming Horeca, waarmee een café of restaurant mogelijk wordt gemaakt.

Volgens de uitwerkingsregels mogen binnen het bestemmingsvlak met de bestemming 'Gemengd - 3 Uit te werken' maximaal vier horecagelegenheden in de vorm van een café of restaurant worden gerealiseerd. Binnen de Werkspoorhallen bestaat de mogelijkheid een discotheek of een vorm van zalenverhuur te exploiteren. Het hotel dat binnen deze bestemming is toegestaan heeft ook de mogelijkheid een horecavestiging te exploiteren.

Met het concept-ontwerpbestemmingsplan worden dus in totaal acht horecavestigingen mogelijk gemaakt langs de VOC-kade. In tegenstelling tot hetgeen omwonenden schrijven zijn de mogelijkheden voor horeca langs de VOC-kade dus wel beperkt. Niettemin wordt de zorg voor overlast als gevolg van de aard en het aantal horecavestigingen gedeeld. Bij de beantwoording van onderdeel a. onder 4 is aangegeven dat in het ontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid voor vestiging van horeca 2 in de Werkspoorhallen en de Van Gendthallen is geschrapd.

Inmiddels is bekend dat het restaurant in de Van Gendthallen niet zal worden gesitueerd aan de VOC-kade. Langs de kade wordt wel een tweede horecavoorziening mogelijk gemaakt in de vorm van een café of restaurant.

N.a.v. de inspraakreacties is in het ontwerpbestemmingsplan het aantal horecagelegenheden dat is toegestaan binnen de bestemming 'Gemengd - 3 Uit te werken' teruggebracht naar

maximaal drie (excl. hotel) Het totaal aantal horecavestigingen dat is toegestaan langs de VOC-kade wordt hiermee beperkt tot ten hoogste zes vestigingen (incl. hotel).

Voor het gebruik van een terras bij een horecagelegenheid is een terrasvergunning noodzakelijk. De vergunning voor het gebruik van een terras kan worden verleend als het terras de openbare ruimte niet nadelig beïnvloedt, de verkeersveiligheid voldoende is, en het woon- en leefklimaat niet onredelijk nadelig wordt beïnvloed. Tegen het besluit tot het verlenen van een terrasvergunning kan een belanghebbende bezwaar indienen.

- In de Van Gendthallen is volgens het concept-ontwerpbestemmingsplan maximaal één horecavestiging toegestaan. De VOC-kade vormt een belangrijke publieke ruimte in het gebied met ruimte voor diverse publieksfuncties en horeca. Gevraagd wordt in de Van Gendthallen maximaal drie horecavestigingen toe te staan.

#### *Beantwoording*

Verwezen wordt naar de beantwoording van de inspraakreactie direct boven deze inspraakreactie. Met het oog op het woon- en leefklimaat wordt voorgesteld om het aantal horecavestigingen dat is toegestaan langs de VOC-kade in het ontwerpbestemmingsplan terug te brengen naar maximaal zes vestigingen. (In de van Gendthallen maximaal twee waarvan één aan de VOC-kade.) Met dit aantal wordt voldoende recht gedaan aan het gewenste publieke karakter van de kade.

- In de Van Gendthallen is volgens het concept-ontwerpbestemmingsplan 5.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak toegestaan. Gevraagd wordt meer kantoorruimte, tot maximaal 7.000 m<sup>2</sup> mogelijk te maken in de vorm van kleinschalige kantoren die bij het ondernemende en stoere karakter van de hallen en het gebied passen.

#### *Beantwoording*

De kantorenmarkt is veranderd. Vroeger was het onderscheid tussen een kantoorgebouw en bedrijfsruimte duidelijk. Een kantoorgebouw is een representatief en hoogwaardig gebouw, bedrijfshuisvesting zijn fabrieken en hallen. Tegenwoordig bestaan vele varianten. Deze varianten zijn niet eenduidig te typeren als kantoorgebouw of bedrijfsgebouw. Vaak wordt hiervoor de term kantoorachtig gebruikt. Niet alleen creatieve, ook conservatieve ondernemingen, willen een inspirerende werkomgeving. Er is behoefte aan multifunctionele kantoorlocaties met een mix van wonen, werken en voorzieningen. Op Stadswerf Oostenburg is ruimte voor dergelijke kantoorlocaties.

De kantorenmarkt staat echter onder druk. Op 14 juli 2011 heeft de gemeenteraad de kantorenstrategie vastgesteld. In de kantorenstrategie is specifiek aangegeven waar kantoorontwikkelingen gewenst en ongewenst zijn en welke strategie voor locaties en plannen geldt.

De locatie Stadswerf Oostenburg gelegen in het centrumgebied is aangemerkt als balansgebied. In dit gebied ligt de prioriteit bij een kwaliteitsverbetering. Er is ruimte voor het toevoegen van kantoorruimte/kantoorachtigen als elders kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Gezien de balans bestaat de mogelijkheid meer kantoorruimte toe te staan. Te meer daar wordt aangegeven dat het om kantoorruimte gaat die wordt ingevuld door kleine, creatieve ondernemingen. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt aangepast.

- Het concept-ontwerpbestemmingsplan voorziet in de realisatie van één of meer hotels

met in totaal een maximum van 13.500 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak. De Werkspoorhallen hebben de classificatie 'orde 2' gekregen, dit betekent dat de hallen behouden moet blijven. Een realistische invulling vanuit financieel economisch perspectief is een hotel. Teneinde een renderend hotel te kunnen realiseren, zal het totaal aantal vierkante meters beschikbaar voor hotel verruimd moeten worden tot maximaal 17.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak. Binnen de Werkspoorhallen moet voldoende ruimte zijn om bijbehorende (lichte) horeca en retailfaciliteiten te realiseren.

#### *Beantwoording*

Binnen het vlak waar de Werkspoorhallen zich bevinden zijn tal van verschillende functies mogelijk waaronder een hotel. De stelling dat de functie van hotel de enige realistische invulling ter plaatse is, wordt niet nader onderbouwd. Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid het hotel op een andere plek te realiseren. Wij merken op dat het bestemmingsplan voldoende ruimte biedt voor bijbehorende horeca en retailfaciliteiten voor zover ondersteunend en ondergeschikt aan de bijbehorende hoofdfunctie. Op 19 november 2013 heeft het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum de beleidsnotitie 'Grenzen aan het Hotelbeleid' vastgesteld. In het gebied Centrum Oost is ruimte voor een aantal hotelinitiatieven waaronder het hotelinitiatief (400 kamers) op Oostenburg Noord.

Het bestemmingsplan maakt een of meer hotels mogelijk met een totaal maximum vloeroppervlak van 13.500 m<sup>2</sup>. Een hotelinitiatief van 400 kamers past hier in. Daarbij wordt opgemerkt dat op 18 juni 2013 de colleges van burgemeesters en wethouders van Amsterdam en Haarlemmermeer besloten hebben tot actualisatie van de regionale hotelstrategie. In dit geactualiseerde beleid is rekening gehouden met het bestaande planaanbod. Het hotelinitiatief van 400 kamers op Oostenburg Noord is hierin betrokken als bestaand planaanbod. Het mogelijk maken van een hotel met een brutovloeroppervlak van 17.500 m<sup>2</sup> past niet binnen het gemeentelijk en regionale beleid. Verder wordt verwezen naar hoofdstuk 5, paragrafen 5.4.4., 5.5.8. en 5.6.6. van de toelichting.

- Gevraagd wordt nabij het nieuw te bouwen hotel het mogelijk te maken een haventje aan de VOC-kade te realiseren.

#### *Beantwoording*

In de Wittenburgervaart, tegenover de VOC-kade, bevindt zich een haven voor pleziervaartuigen. Een tweede haven in de Wittenburgervaart is ruimtelijk en planologisch niet gewenst.

In het ontwerpbestemmingsplan is een deel van de Wittenburgervaart opgenomen en bestemd als 'Water'. Volgens de bouwregels mogen afmeerpalen worden gebouwd. Dit geeft een particulier de mogelijkheid ter plaatse op- en af te stappen.

## **5 Uitvoerbaarheid**

Het is onvoldoende onderzocht en onderbouwd of de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt op deze locatie haalbaar en uitvoerbaar zijn.

#### *Beantwoording*

Het plan voorziet in de planologische en juridische verankering van de beoogde ontwikkelingen voor het gebied Stadswerf Oostenburg. In het bestemmingsplan worden de kaders gegeven

voor de beoogde bouw en het beoogde gebruik van de gronden. Het gebied zal transformeren van een werkgebied naar een gemengd werk-woongebied. In het kader van de voorbereiding van het besluit zijn relevante ruimtelijke aspecten onderzocht en de betrokken belangen afgewogen. Het besluit is getoetst aan relevante regelgeving van Rijk, Provincie, gemeente en waterschap. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn deze aspecten beschreven, onderzoeken zijn als bijlagen bij de toelichting gevoegd. Ook de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan is in de toelichting aan de orde gekomen. Voor het kostenverhaal (de kosten die de gemeente moet maken ten aanzien van het opstellen van het bestemmingsplan, aanpassing van de infrastructuur en aanleg van het maaiveld) worden anterieure overeenkomsten gesloten met de eigenaren van het gebied.

Er zijn geen belemmeringen, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, waardoor het niet aannemelijk zou zijn, dat het plan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van 10 jaar.

## **6 Publieke kades**

Publieke kades en wandelroutes rondom Oostenburg Noord zijn nodig voor het eilandgevoel.

### *Beantwoording*

In het gebied Stadsurf Oostenburg zijn openbare verblijfsplekken aan het water een belangrijk element. Het behoud van het eilandkarakter is het uitgangspunt. Dit betekent echter niet dat alle kades openbaar hoeven te zijn. De kades van de Oostelijke eilanden kenmerken zich door een afwisselend gebruik, ook in eigendom. De kades van Oostenburg Noord zullen afwisselend openbaar en privéterrein zijn, waarbij het accent ligt op de kade als openbaar verblijfsgebied. Van de totale kade is 70% openbaar toegankelijk. Deze afwisseling draagt bij aan de variatie in de aard van de verblijfsplekken in het gebied.

## **7 Stadsurf Oostenburg en de omgeving**

### **a. Integrale visie**

Uit de toelichting op het concept-ontwerpbestemmingsplan Stadsurf Oostenburg blijkt onvoldoende hoe de voorgestelde ontwikkelingen zich verhouden met de omgeving. Voorgesteld wordt een integrale visie voor Stadsurf Oostenburg op te nemen.

### *Beantwoording*

Overeenkomstig het voorstel hebben wij in de toelichting van het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg beter beschreven hoe de voorgestelde ontwikkelingen zich verhouden met de omgeving.

### **b. Woonboten in de Oostenburgervaart**

In het bestemmingsplan Water zijn ligplaatsen voor woonboten voorzien aan de westelijke oever van de Oostenburgervaart. Bebouwing tot aan het water verenigt zich niet met deze ligplaatsen.

### *Beantwoording*

Terecht is opgemerkt dat het bestemmingsplan Water aan de oost- en westkant van het



bestemmingsplangebied Stadswerf Oostenburg ruimte biedt voor respectievelijk 8 en 11 ligplaatsen voor woonboten. De VOC-kade wordt overwegend als openbare kade uitgevoerd en biedt voldoende ruimte voor de ligplaatsen. Bij de planuitvoering aan de oostkant zal hier rekening mee gehouden moeten worden, hiertoe is het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg aan alle zijden uitgebreid met (een deel van) de aangrenzende vaarten (Oostenburgervaart, Oostenburgerdwarsvaart en Wittenburgervaart) en is in de uitwerkingsregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De gebruiksmogelijkheden voortvloeiend uit het onherroepelijke bestemmingsplan 'Water' zijn hiermee voldoende geborgd.

c. Ontwikkelingen nabij het INIT

In het plan is onvoldoende rekening gehouden met de logistiek van de stadsdeelwerf. De inrit bevindt zich aan de spoorzijde en de uitrit bevindt zich aan de noordwestzijde. Tegenover de in- en uitrit zijn woningen geprojecteerd. In verband met het in- en uitrijden van groot materieel en de draaicirkel, moet er sprake zijn van een weg met een breedte van minimaal 20 meter. Zowel bij de in- als uitrit is geen rekening gehouden met deze afstand. Het gebouw wordt hierdoor onbruikbaar voor de stadsdeelwerf.

*Beantwoording*

Met de directie Schoon en Heel is overleg gevoerd over de inrichting en maatvoering van het maaiveld. Geconstateerd is dat het bestemmingsplan voldoende garanties biedt voor een ongestoorde bedrijfsvoering van de stadsdeelwerf gedurende 24 uur per dag, 7 dagen per week.

## **8 Milieuaspecten**

a. Bodem

De status en de vervuiling van de bodem is onbekend. De bodem onder het INIT-gebouw is gesaneerd. Uit een bodemonderzoek uit 1997 blijkt dat geconstateerd is dat de bodem ernstig is vervuild.

*Beantwoording*

Voor de beantwoording van deze reactie verwijzen wij naar hoofdstuk 11 van de toelichting van het bestemmingsplan. De gronden van het gebied zijn vervuild en zullen gesaneerd worden. De saneringsmaatregelen zullen door of in opdracht van de grondeigenaar uitgevoerd worden.

b. Duurzaamheid

Op grond van artikel 33 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening dient in het bestemmingsplan te worden beschreven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing, de inzet van duurzame energie en de inzet van energiebesparing. Deze beschrijving ontbreekt in het bestemmingsplan.

*Beantwoording*

In hoofdstuk 14 van de toelichting is beschreven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en de inzet van duurzame energiebesparing. Het bestemmingsplan voorziet in een compacte bouw in een hoogstedelijk milieu. Hierdoor is de verhouding tussen het gebruiksooppervlak en het verliesoppervlak gunstig en zijn de transmissieverliezen klein. Deze

bouwworm draagt bij aan een efficiënt gebruik van energie. Het bestemmingsplan biedt mogelijkheden om gebruik te maken van duurzame energiebronnen, zo is bijvoorbeeld koude- en warmteopslag in de bodem toegestaan.

c. Geluid

Voor de ontwikkeling van het gebied is het noodzakelijk een geluidscherm langs de spoorweg te bouwen.

*Beantwoording*

Op grond van de Wet geluidhinder moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een bestemmingsplan voor zover dit plan geluidgevoelige objecten mogelijk maakt binnen de zone van een weg of een spoorweg. Het bestemmingsplangebied bevindt zich binnen de zone van de spoorweg. Langs het spoor wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden maar de maximale toegestane hogere waarde wordt niet overschreden. Bij de uitwerking van het plan kunnen hogere waarden worden vastgesteld. Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als het toepassen van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn dan wel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, stuit. Tegen het besluit hogere waarden kunnen belanghebbenden rechtsmiddelen aanwenden.

d. Lucht

Er is geen rekening gehouden met de 54.000 auto's per dag op de Piet Heinkade. Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit had hier wel rekening mee gehouden moeten worden.

*Beantwoording*

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden. Onderzocht moet worden wat de effecten van het vaststellen van het bestemmingsplan zijn op de luchtkwaliteit. Bij dit bestemmingsplan is hierbij uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. De ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn nauwelijks van invloed op de verkeersintensiteiten op de Piet Heinkade.

**9 Overig**

a. Overlast bij bouwwerkzaamheden

Gevreesd wordt voor langdurige overlast door bouwwerkzaamheden.

*Beantwoording*

Omwonenden zullen overlast kunnen ondervinden van de bouwwerkzaamheden in het plangebied. Deze werkzaamheden betreffen een uitvoeringsaspect en zijn, volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, niet aan de orde in een bestemmingsplanprocedure.

b. Planvorm

De gekozen planvorm lijkt niet geschikt om snel te kunnen werken. Voordat een geldige bouwtitel verkregen kan worden, moet een uitwerkingsplan worden vastgesteld.

### *Beantwoording*

In het gebied Stadsurf Oostenburg zijn milieubelemmeringen en is maatwerk nodig. Het gebied ligt in een gezoneerd industrieterrein, bovendien is de locatie geluidbelast vanwege railverkeerlawaai.

In het kader van de Wet geluidhinder moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Voor het (zonodig) vaststellen van hogere waarden moet vastliggen waar de geluidgevoelige functies geprojecteerd zijn, hoe de bouw gefaseerd moet worden etc. Deze beperkt de gewenste organische ontwikkeling van het gebied. De gemeente kan bij de uitwerking van het plan maatwerk leveren. In het bestemmingsplan is een bouwverbod opgenomen.

Een omgevingsvergunning voor bouwen mag niet verleend worden voordat het uitwerkingsplan rechtskracht heeft gekregen. Overigens kan hier bij omgevingsvergunning van worden afgeweken zodra het uitwerkingsplan ter visie is gelegd.

#### c. Participatie bij uitwerkingsplan

Hoe krijgt participatie vorm bij de voorbereiding van het uitwerkingsplan?

### *Beantwoording*

Het besluit tot het vaststellen van een uitwerkingsplan vloeit rechtstreeks voort uit het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Stadsurf Oostenburg. Over het laatstgenoemd besluit heeft inspraak plaatsgevonden. Volgens het bepaalde in artikel 2, tweede lid, onder d, van de inspraakverordening van stadsdeel Centrum, vindt geen inspraak plaats in de voorbereiding van het besluit tot vaststellen van een uitwerkingsplan. Het ontwerpuitwerkingsplan wordt wel op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd voor een termijn van zes weken. Binnen deze termijn heeft een ieder de mogelijkheid een zienswijze naar voren te brengen.

## **20.3 Participatie**

In oktober en november 2013 hebben in Pakhuis de Zwijger drie bijeenkomsten plaatsgevonden om inbreng van bewoners en anderszins betrokkenen te verzamelen ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan. De bijeenkomsten hadden de volgende thema's:

- stedenbouwkundig plan;
- verkeer, parkeren en openbare ruimte;
- programma.

In januari 2014 heeft een vierde, afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden. Op deze bijeenkomst is allereerst kort teruggekeken op de inbreng van de eerste avonden, daarna is gepresenteerd hoe deze inbreng heeft geleid tot aanpassingen van het stedenbouwkundig plan en tot slot hoe dit plan wordt vertaald in een bestemmingsplan.

Het Eilandenoverleg heeft vervolgens in een presentatie de reactie van de Werkgroep Oostenburg op de opzet en inhoud van de drie themabijeenkomsten en het stedenbouwkundig plan verwoord. Daarna hebben alle aanwezigen de gelegenheid gekregen tot het stellen van vragen en het maken van opmerkingen.

Een verslag van de laatste participatiebijeenkomst is als bijlage opgenomen bij de toelichting.



## **Bijlagen bij toelichting**

## **Bijlage 1    Vormvrije MER beoordeling**

## **Bijlage 2    Onderzoek geur**

## **Bijlage 3 Verkeersrapport Oostenburg**



## **Bijlage 4    Akoestisch rapport**

## **Bijlage 5    Rapport luchtkwaliteit**

## **Bijlage 6 Bureau onderzoek archeologie**

## **Bijlage 7    Beleidskaart archeologie**

## **Bijlage 8 Hoogbouweffectrapportage**

## **Bijlage 9 Advies externe veiligheid**

## **Bijlage 10 Onderzoek natuurwaarden**

## **Bijlage 11 Verslag participatiebijeenkomst 23 januari 2014**



## **Bijlage 12 Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst 26 maart 2014**

