

concept
versie inspraak
13 december 2012



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Directie Omgevingsmanagement
Afdeling Realisatie Fysiek

Stadswerf Oostenburg

Ruimtelijk kader en haalbaarheidstoets

concept
versie inspraak
13 december 2012

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Stadsverf Oostenburg

Inhoud

1 Samenvatting	5
2 Inleiding	8
2.1 Korte voorgeschiedenis	8
2.2 Aanleiding en doelstelling	9
2.3 Gebiedsgrenzen en eigendom	9
2.4 Vervolgprocedure	10
3 Beschrijving huidige situatie	11
3.1 Historische ontwikkeling	11
3.2 Ligging in de stad	15
3.3 Oostelijke eilanden	16
3.4 Oostenburg Noord	16
4 Het werkboek	18
4.1 Inleiding	18
4.2 Stedenbouwkundig kader	18
4.3 Ontwikkelstrategie	20
4.4 Rol van het stadsdeel	20
5 Ruimtelijk kader	22
5.1 Programakkoord Stadsdeel Centrum 2010-2014	22
5.2 Structuurvisie Amsterdam 2040	22
5.3 Kantorenstrategie	22
5.4 Beschermd stadsgezicht en Werelderfgoed UNESCO	23
6 Haalbaarheid	27
6.1 Verkeerskundige aspecten	27
6.2 Externe veiligheid	28
6.3 Geluidhinder	29
6.4 Milieu-effectrapportage	32
7 Inspraak	34
8 Financiële haalbaarheid	35

concept
versie inspraak
13 december 2012

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Stadsverf Oostenburg

1 Samenvatting

Aanleiding

In maart 2010 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel in het programmakkoord 2010-2014 aangegeven te willen onderzoeken of er mogelijkheden zijn om woningen op Oostenburg Noord te realiseren. De nabije aanwezigheid van het spoor, het functioneren van de stadsdeelwerf en het feit dat het terrein een zogenaamd 'gezoneerd industrieterrein' is vormen obstakels voor het realiseren van deze nieuw gewenste functie.

Werkboek

Stadgenoot heeft, als eigenaar van het terrein, deze mogelijkheden onderzocht, met een werkboek als resultaat: "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.

Er is gekozen voor een open transformatie, met een stedenbouwkundig kader dat kavelgewijs kan worden ontwikkeld. Basis is een kleine korrel, waardoor klein en snel kan worden begonnen. Deze manier van ontwikkelen geeft anderen veel ruimte voor initiatief. De toekomstige vraag bepaalt straks hoe het stedenbouwkundig kader verder wordt ingevuld. Zonder vaststaand eindbeeld geeft het kader richting, het inspireert en stimuleert. De voorgenomen transformatie van Oostenburg Noord kan een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van de Oostelijke eilanden.

Kernbegrippen voor Oostenburg Noord zijn: stadswerf, open naar de wereld, ondernemend en innovatief.

De hoofdstructuur voor de ontwikkeling is vastgelegd in een raamwerk en bestaat uit drie noordzuidlijnen en een oostwestlijn, waarbinnen grote bouwvelden zijn aangegeven. De bouwvelden worden in een volgend stadium uitgewerkt naar uitgeefbare kavels. Om wisselende initiatieven mogelijk te maken en een divers stadsbeeld te creëren wordt variatie binnen de gemiddelde bouwhoogte toegestaan.

Naast het behoud van 65.000 m² werken voorziet het plan in een nieuwbouwprogramma met een oppervlak van ongeveer 138.000 m², in een mix van 50% werken en 50% wonen. Het uiteindelijk gerealiseerd programma is het resultaat van de manier waarop de kavels bebouwd gaan worden.

De ontwikkelstrategie is essentieel voor het slagen van de ontwikkeling. De kern van kavelgewijze ontwikkeling is collectief particulier opdrachtgeverschap. Het vraagt ondernemerschap van alle betrokkenen. Door ruimte te bieden aan tal van partijen kan het risico worden gedeeld en ontstaat een divers stuk stad. Stadgenoot speelt in dit proces een rol als regisseur, organisator en producent van bouwrijpe grond. Het stadsdeel is in meerdere rollen direct betrokken bij de ontwikkeling, variërend van mede-eigenaar van het INIT-gebouw tot publiekrechtelijke vaststelling van het bestemmingsplan en mogelijk (toekomstig) eigenaar en beheerder van de openbare ruimte.

De tussentijdse exploitatie van het gebied blijft doorgaan en wordt nog geïntensiveerd tot daadwerkelijk kavels worden uitgegeven. De kunst is om het tussentijds gebruik zo in te zetten dat de mensen die nu in het gebied werken er straks een eigen woning of werkruimte gaan ontwikkelen. Door met kaveluitgifte te starten in de noordoostelijke hoek van het eiland, sluiten de eerste nieuwe kavels goed aan bij de Czaar Peterbuurt.

Toets ruimtelijk beleid

De visie en het raamwerk zijn op haalbaarheid getoetst aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 en de Wet geluidhinder.

In de structuurvisie wordt ten aanzien van Oostenburg Noord gesteld dat de transformatie tot werk-woongebied onderzocht en eventueel uitgevoerd kan worden. Wel is in de Kantorenstrategie (een uitwerking van de structuurvisie) aangegeven dat de toename van kantoren in het gebied in balans moet zijn met de kantoorontwikkeling in de rest van het stadsdeel. Er is alleen ruimte voor het toevoegen van kantoren, nadat elders in het centrum kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Voorgesteld wordt om het toevoegen van kleinschalige kantoorruimte op Oostenburg Noord in balans te brengen met het onttrekken van kantoorruimte uit het postcodegebied 1012.

Met het oog op de plaatsing van de grachtengordel op de Werelderfgoedlijst Unesco is in de structuurvisie hoogbouwbeleid vastgesteld. Voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen de 2 km-zone is een Hoogbouw Effectrapportage (HER) verplicht.

Uit de HER blijkt dat in het werkboek voorgestelde bebouwing vanuit de grachtengordel (kernzone Werelderfgoed Unesco) nergens zichtbaar is. Wel heeft de bebouwing invloed op het perspectief vanaf de Prins Hendrikkade. De uitwerking van het werkboek en het bestemmingsplan zullen daarom gericht moeten zijn op een gedifferentieerd beeld. Een gemiddelde bouwhoogte van 25 meter is het uitgangspunt, met incidenteel een bouwhoogte tot 40 meter.

Toets milieuwetgeving

Een voorwaarde voor het mogelijk maken van woningen op Oostenburg Noord is het opheffen van de geluidzoning. Dit betekent dat voor een aantal bestaande bedrijven in het gebied strengere geluidgrenswaarden gaan gelden dan nu op grond van de geluidzone is toegestaan. Het opheffen van de zoning betekent ook dat er beperkingen ten aanzien van nieuw te vestigen functies zullen zijn. Deze beperkingen hebben betrekking op de aard en omvang van de bedrijvigheid.

Voor de stadsdeelwerf moet rekening worden gehouden met het bouwen van woningen op een minimale afstand van 17 meter. Voor de woningen die dichtbij de in- en uitritten van de werf worden gesitueerd is het realiseren van een dove gevel een voorwaarde. Indien de ACF gevestigd blijft op het terrein zal een aanzienlijke investering aan de gebouwen moeten worden gedaan (geluidsisolatie) om aan de wettelijke vereisten te voldoen.

De bedrijven die nu in de Van Gendthallen zijn gesitueerd ondervinden geen nadelige gevolgen van het opheffen van de zoning.

Wat betreft het spoorweglawaai is de geluidbelasting op de gevels, zoals weergegeven in het raamwerk uit het werkboek, nergens hoger dan de maximale geluidbelasting van 68 dB. Dichtbij het spoor bedraagt de geluidbelasting maximaal 64 dB, op grotere afstand neemt deze snel af. Het raamwerk biedt voldoende mogelijkheden om een goed woon- en leefklimaat te realiseren. Afhankelijk van de verdere uitwerking zijn dichtbij het spoor aanvullende maatregelen, zoals afsluitbare loggia's noodzakelijk.

De toets aan externe veiligheid geeft aan dat de voorgenomen ontwikkeling van Oostenburg Noord mogelijk belemmering kan ondervinden van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort. Er zijn maatregelen nodig om eventuele ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied mogelijk te maken. Nog niet duidelijk is wat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is. Om dit goed in kaart te brengen wordt geadviseerd nadere berekeningen uit te voeren.

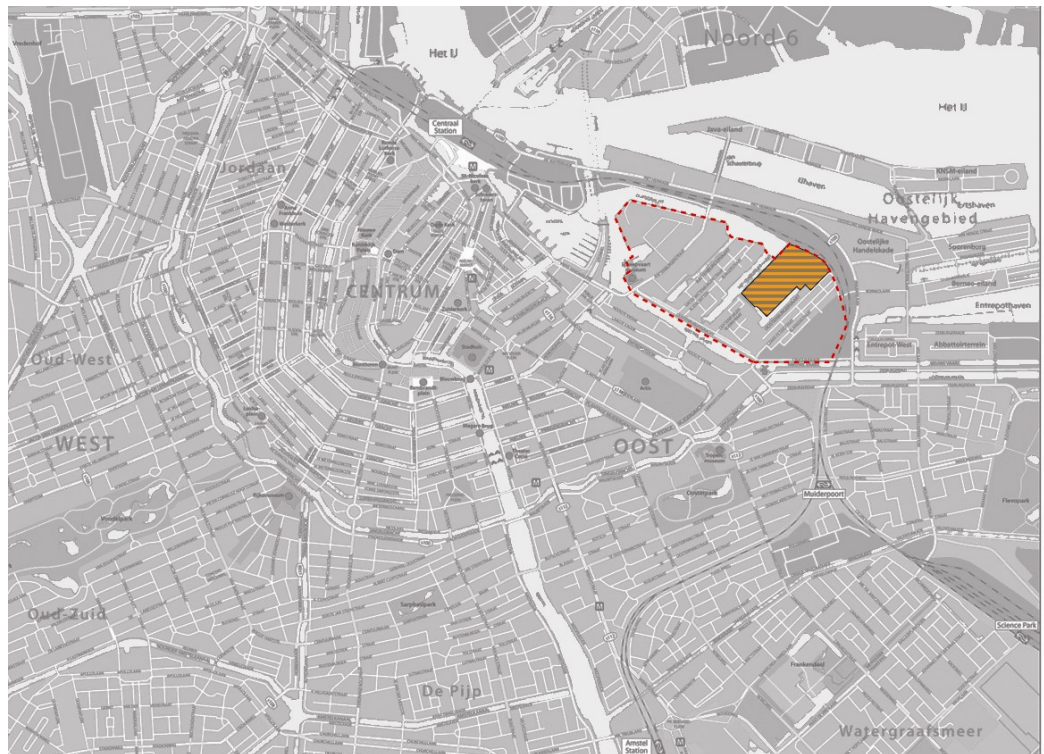
Vervolgprocedure

Na inspraak zal het ruimtelijk kader ter vaststelling worden voorgelegd aan de stadsdeelraad. De raad kan tevens kennisnemen van het werkboek. Het ruimtelijk kader en het werkboek zullen vervolgens worden verwerkt in een nieuw bestemmingsplan voor het gebied, met als doel de ontwikkeling van het gebied tot gemengd werk- en woongebied mogelijk te maken. Er wordt beoogd dit plan in de tweede helft van 2013 in procedure te brengen.

2 Inleiding

2.1 Korte voorgeschiedenis

In het noordoostelijk deel van het stadsdeel ligt het enige bedrijventerrein dat de binnenstad kent. Dit bedrijventerrein kent een rijke geschiedenis: aangelegd als haveneiland Oostenburg, bebouwd door de VOC en in de 20^e eeuw in gebruik door Werkspoor en Stork voor de productie van onder meer grote scheepsdieselmotoren. Sinds het vertrek van Stork eind vorige eeuw herbergt het terrein, inmiddels omgedoopt tot Oostenburg Noord, een zeer gevarieerd functie-aanbod. Zo zijn in het nieuw gebouwde INIT al ruim tien jaar krantenredacties en de stadsdeelwerf (de reiniging) gevestigd, in voormalige fabriekshallen is de Amsterdam Convention Factory/Theaterfabriek gehuisvest. De karakteristieke monumentale Van Gendthallen bieden ruimte aan zowel groot- als kleinschalige functies, met over het algemeen een creatief karakter.



Ligging Oostenburg Noord en de Oostelijke eilanden

Gedurende een lange periode is zowel het stadsdeel als de centrale stad van mening geweest dat het behoud van het enige bedrijventerrein in de binnenstad van groot belang was. Bedrijven die zich vanwege milieu-eisen niet meer in maar wel dichtbij de binnenstad konden vestigen zouden hier een plek kunnen vinden. Hiertoe ontwikkelde de toenmalige eigenaar, eerst IBC Vastgoed bv, later Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling, begin 2000 het Masterplan Oostenburgeiland. Volgens dit plan zou het bedrijventerrein haar diverse

werkkarakter behouden, op sommige plekken aangevuld met voorzieningen als hotels en horeca. Eind 2008 is het masterplan voorgelegd aan de raadscommissie Bouwen en Wonen. Er bleek binnen de raad geen draagvlak te bestaan voor het plan, vooral vanwege het ontbreken van de woonfunctie. Woningcorporatie Stadgenoot had inmiddels de Van Gendhallen in eigendom. Kort na de behandeling van het plan in de raadscommissie heeft Heijmans ook de rest van het bezit verkocht aan Stadgenoot.

2.2 Aanleiding en doelstelling

In maart 2010 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel in het programmakkoord aangegeven te willen onderzoeken of er mogelijkheden zijn om woningen op het terrein te realiseren. De nabije aanwezigheid van het spoor, het functioneren van de stadsdeelwerf en het feit dat het terrein een zogenaamd 'gezoneerd industrieterrein' is vormen obstakels voor het realiseren van deze nieuw gewenste functie.

Stadgenoot heeft, in overleg met het stadsdeel, de mogelijkheden voor wonen onderzocht. Het onderzoek heeft geresulteerd 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 geleidelijk te laten transformeren naar een aantrekkelijk werk- en woongebied. Ook wordt in het werkboek een stedenbouwkundig raamwerk beschreven.

De visie en het raamwerk zijn op haalbaarheid getoetst aan een aantal wettelijke kaders, waarvan de Structuurvisie Amsterdam en de Wet geluidhinder in deze fase van de planvorming de belangrijkste zijn. De resultaten van die toets zijn weergegeven in dit document. Tegelijkertijd biedt dit document het ruimtelijk kader, waarbinnen het stedenbouwkundig raamwerk voor de ontwikkeling van Oostenburg Noord verder kan worden uitgewerkt tot een bestemmingsplan.

2.3 Gebiedsgrenzen en eigendom

Oostenburg Noord wordt in het noorden begrensd door het spoor, in het oosten door de Conradstraat, de Oostenburgervaart, in het zuiden door de Wittenburgerdwarsvaart en in het westen door de Wittenburgervaart. Het gebied heeft een oppervlakte van ongeveer 11 ha.

Het grootste deel van het gebied is in volledig eigendom bij Stadgenoot. De zuidoostelijke hoek van het gebied kent een andere eigendomsverhouding. Hier beperkt het eigendom van Stadgenoot zich tot de opstallen van RMO (Rollend Materieel Onderdelen). De gronden zijn in eigendom bij het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB), de opstallen van Stork zijn in eigendom van Stork. Er is nog geen duidelijkheid of deze grond wordt overgedragen en op welke termijn dit zal gaan plaatsvinden. Het werkboek van Stadgenoot laat een mogelijk eindbeeld zien waarin ook dit deelgebied is opgenomen. Voor de ontwikkeling van het terrein tot een gecombineerd werk- en woongebied is het geen voorwaarde dit deel van het gebied in eigendom te hebben.



Eigendom

2.4 Vervolgprocedure

Na inspraak zal dit ruimtelijk kader ter vaststelling worden voorgelegd aan de stadsdeelraad. De raad kan tevens kennisnemen van het werkboek, waarin de visie, het stedenbouwkundig raamwerk en de ontwikkelstrategie zijn verwoord. Het ruimtelijk kader en het werkboek zullen vervolgens worden verwerkt in een nieuw bestemmingsplan voor het gebied, met als doel de ontwikkeling van het gebied tot gemengd werk- en woongebied mogelijk te maken. Inspraak en terinzagelgiging zijn momenten waarop een ieder over dit bestemmingsplan aan het stadsdeelbestuur kenbaar kan maken wat men van het plan vindt. Dit vindt naar verwachting plaats in de periode tussen juni en december 2013. Daarna wordt ook het bestemmingsplan ter vaststelling voorgelegd aan de stadsdeelraad (februari 2014).

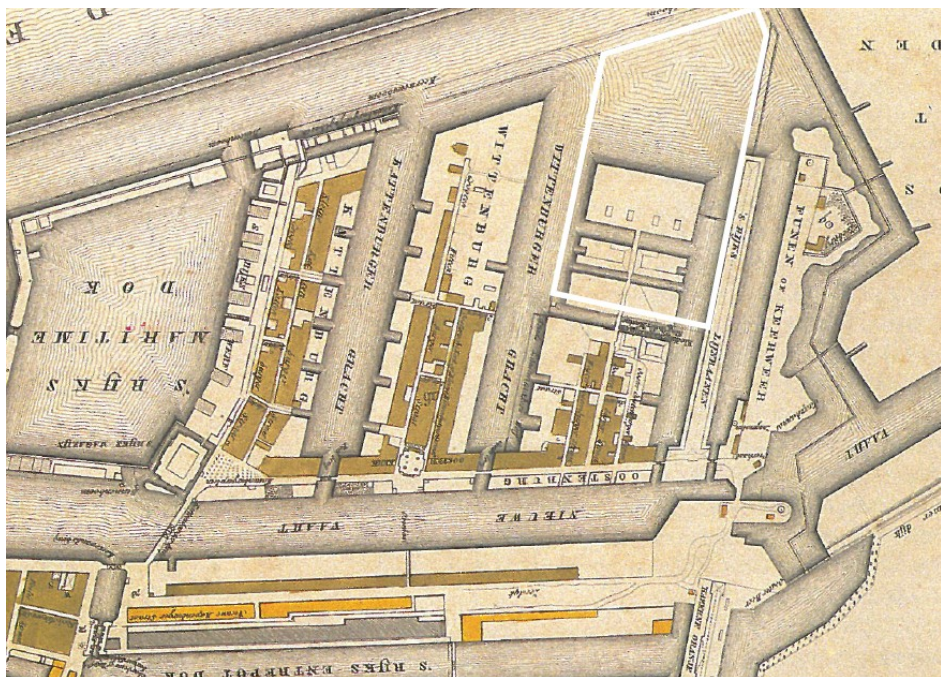
Naast dat bestemmingsplan wordt op korte termijn eerst nog een ander bestemmingsplan voor het gebied in procedure gebracht. Aanleiding hiervoor is de actualiseringsplicht uit de Wet ruimtelijke ordening (in werking sinds 1 juli 2008), die voorschrijft dat bestemmingsplannen elke tien jaar dienen te worden geactualiseerd. Het huidige bestemmingsplan Oostenburg Noord is op 6 oktober 1999 vastgesteld door de gemeenteraad en sinds 10 augustus 2000 onherroepelijk. Volgens de overgangsregeling voor oudere plannen in de Wro, dient dit bestemmingsplan voor 1 juli 2013 te worden geactualiseerd. Daartoe zal een herziening van het huidige bestemmingsplan worden opgesteld. Inhoudelijk zal deze herziening nauwelijks verschillen van het huidige bestemmingsplan, met dien verstande dat de inmiddels verleende vergunningen voor bijvoorbeeld de nieuwbouw van het INIT in het plan worden verwerkt. Inspraak en terinzagelgiging vinden plaats in de eerste helft van 2013.

3 Beschrijving huidige situatie

3.1 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.



Kaart Oostelijke eilanden

Van de drie grotere eilanden is Oostenburg het meest functioneel ontworpen. Dit eiland bestond uit een voorstuk met kleinere scheepswerven en daartussen een strook woonhuisbebouwing en een achterstuk met de grootschalige VOC-werf, waartoe ook het befaamde 'grote magazijn' behoorde. Het complex vormde het industriële hart van de eerste multinational ter wereld.



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.

In het verlengde van de werf was het dok van de VOC. Het strategisch belangrijke achterstuk was met één ophaalbrug af te sluiten. Na het instorten van het grote magazijn bouwde de VOC op het voorstuk een nieuw, kleiner pakhuis, nog steeds bestaand en verbouwd tot appartementen. Ook op het voorstuk aan de grachtkant zijn twee historische bouwwerken, respectievelijk van de Admiraliteit en de VOC behouden gebleven. 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 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.

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.



NDSM werf in 1926

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

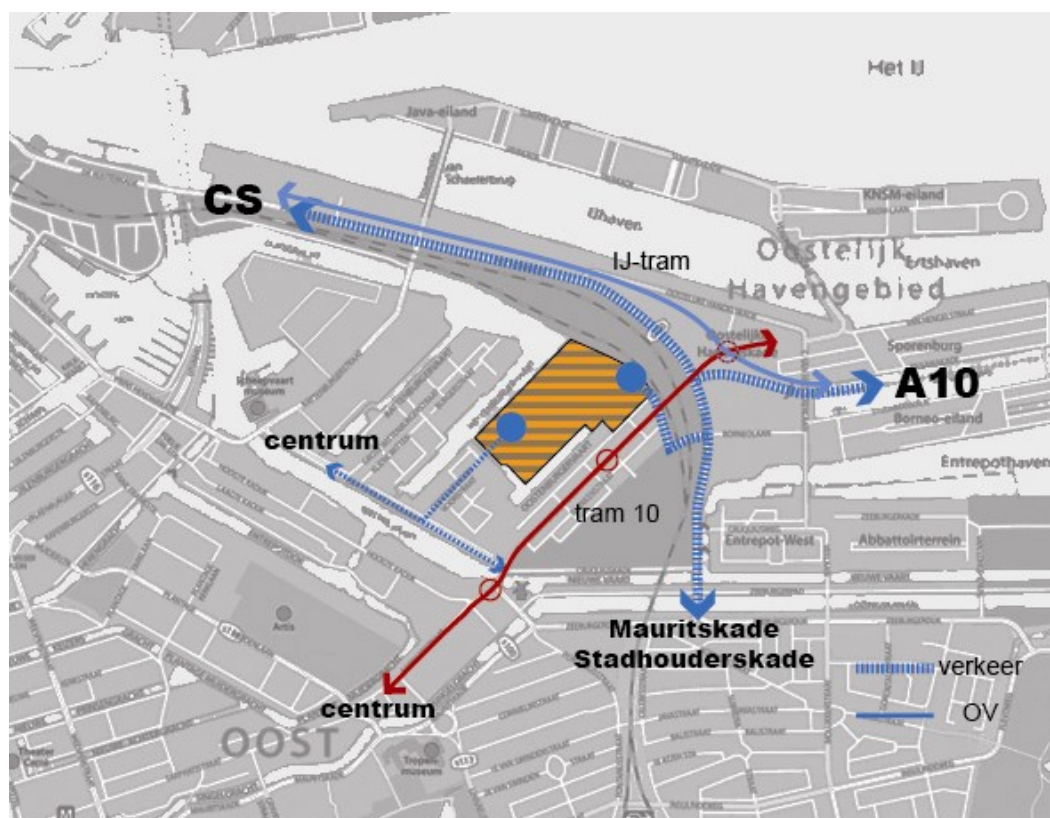
De laatste ontwikkeling betreft het vertrek van de havens uit het verder gelegen Oostelijk Havengebied, dat nu net als de vroegere verlaten eilanden, een woonfunctie heeft gekregen. Met het verdwijnen van de spoorlijntjes over de eilandenboulevard en de nieuwe woonwijken aan de andere kant van de spoordijk 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.

3.2 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 de stad goed bereikbaar.



Ligging in de stad

3.3 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 IJeuvers 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). De huidige en de toekomstige ontwikkelingen kunnen de eilanden als geheel een positieve impuls geven.

3.4 Oostenburg Noord

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

In de 18^e 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. De Van Gendhallen zijn rijksmonument en bieden ruimte aan allerlei bedrijfsmatige en culturele activiteiten. De voormalige fabriekshallen worden gebruikt voor conferenties en als theaterzalen door de Amsterdam Convention Factory/De Theaterfabriek. Begin 2000 is het INIT gebouwd. Op de begane grond van dit gebouw is de stadsdeelwerf gevestigd. De werf is een onderdeel van de reiniging van het 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 bedrijfsruimtes gecreëerd die voor het grootste deel in gebruik zijn bij mediabedrijven. In het oude Koudgasgebouw en het poortgebouw zijn horecavoorzieningen gevestigd.

4 Het werkboek

4.1 Inleiding

Het werkboek “Stadswerf Oostenburg: de ontwikkeling op weg” (19 maart 2012, Urhahn Urban design, Stadgenoot) beschrijft visie, stedenbouwkundig kader en ontwikkelstrategie om Oostenburg Noord over een langere periode te transformeren van een werkgebied naar een werk- en woongebied. Er is gekozen voor een open transformatie, met een stedenbouwkundig kader dat kavelpaspoort door derden kan worden ontwikkeld, op basis van bijvoorbeeld een kavelpaspoort. Uitgangspunt is een kleine korrel, waardoor klein en snel kan worden begonnen. Deze manier van ontwikkelen geeft anderen veel ruimte voor initiatief. Op een aantal kavels is Stadgenoot voornemens om zelf sociale woningen te realiseren.

De toekomstige vraag bepaalt straks hoe het stedenbouwkundig kader verder wordt ingevuld. Zonder vaststaand eindbeeld geeft het kader richting, het inspireert en stimuleert.

4.2 Stedenbouwkundig kader

De voorgenomen transformatie van Oostenburg Noord kan een belangrijke bijdrage leveren aan het versterken van de Oostelijke eilanden.

Kernbegrippen voor Oostenburg Noord zijn:

- open naar de wereld;
- ondernemend, innovatief in de traditie van de VOC;
- stadswerf: het specifieke karakter van het eiland als werkeiland met stoere kades en functionele openbare ruimte.

Ruimtelijk raamwerk

De hoofdstructuur voor de ontwikkeling is vastgelegd in een ruimtelijk raamwerk. De hoofdstructuur bestaat uit drie noordzuidlijnen en een oostwestlijn, waarbinnen grote bouwvelden zijn aangegeven. Het INIT en de Van Gendhallen vormen elk een bouwveld, de Theaterfabriek is in een groter bouwveld opgenomen. De keuze voor het al dan niet behouden van de hoge hallen van de fabriek is nog niet gemaakt.

De bouwvelden worden in een volgend stadium uitgewerkt naar uitgeefbare kavels. De noordzuidlijnen hebben elk een eigen karakter: de VOC-kade aan de Wittenburgervaart, het Werkspoor aan de middenstraat en de Lijnbaan aan de Isaac Titsinghkade (Oostenburgervaart). Samen zorgen deze karakteristieken voor een diverse buurt, met ruimte voor kleinschalige woningbouw aan een ‘buurtplein’, stoere woon- en werkpanden aan de kade en een prettige middenstraat die het eiland verbindt met de omgeving. Zo ontstaat variatie in kavelcondities en kavelmaten.

Voor elk van de lijnen is in het werkboek een profiel aangegeven: de breedte van de straat en een daarbij passende gemiddelde bouwhoogte van de bebouwing, zodat een gebied ontstaat met een stedelijk karakter.

Om wisselende initiatieven mogelijk te maken en een divers stadsbeeld te creëren wordt variatie binnen de gemiddelde bouwhoogte toegestaan. Aan het Werkspoor ligt de variatie tussen vier en tien bouwlagen, aan de VOC-kade en het spoor ligt de variatie tussen vier



Raamwerk, afkomstig uit het werkboek "Stadswerf Oostenburg: de ontwikkeling op weg"

en twaalf bouwlagen. Om een soepele overgang te maken tussen de Czaar Peterbuurt en Oostenburg is aan de Lijnbaan gekozen voor een variatie tussen vier en zes bouwlagen.

Programma

Het huidige programma bestaat uit 78.300 m² werken. Een deel hiervan wordt bij toekomstige ontwikkeling waarschijnlijk gesloopt, ongeveer 65.000 m² blijft behouden. Het plan voorziet in een nieuwbouwprogramma met een oppervlak van ongeveer 138.000 m². 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 uiteindelijk gerealiseerd programma is het resultaat van de manier waarop de kavels bebouwd gaan worden.

Verkeer en parkeren

Voor autoverkeer is Oostenburg Noord op dit moment alleen aan de noordzijde via de Czaar Peterbuurt (Frans de Wollantstraat) toegankelijk. Het parkeren zal om die reden ook aan de noordzijde van het schiereiland geconcentreerd worden. Voorgesteld wordt om het gebied ook via de zuidzijde te ontsluiten voor het autoverkeer. Deze ontsluiting zou ondergeschikt moeten zijn aan de ontsluiting aan de noordzijde en meer functioneren op buurtniveau. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om doorgaand verkeer te faciliteren via Oostenburg Noord. Vanwege eigenomsverhoudingen en de technische staat van de

brug over de Oostenburgerdwarsvaart is ontsluiting nog niet mogelijk. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Om de toegankelijkheid vanuit het centrum voor fietsers en voetgangers te vergroten wordt de verbinding met de Oostenburgervoorstraat verbeterd. Het werkboek voorziet in een extra brug naar de Czaar Peterbuurt over de Oostenburgervaart. De locatie van deze brug is nog niet bepaald. Dit zal in de verdere uitwerking van het plan worden gedaan. In het gebied zelf concentreert het autoverkeer zich op de Oostenburgermiddenstraat en langs het spoortalud. De kades en zijstraten zijn autoluw.

Parkeren op straat is in beperkte mate mogelijk, met uitzondering van de kades. Dit biedt onvoldoende parkeerruimte voor de bebouwingsintensiteit die wordt nagestreefd. Daarom is in het werkboek aan de middenstraat en de Dijkgracht voorzien in parkeergebouwen. Voor bewoners en ondernemers voorziet ieder bouwveld waar dit kan in eigen parkeerplaatsen. Gestreefd wordt naar dubbelgebruik: parkeerplaatsen zijn overdag voor werkers, in de avond en het weekend zijn deze voor bewoners. Parkeren voor bezoekers vindt plaats op straat.

4.3 Ontwikkelstrategie

De ontwikkelstrategie is essentieel voor het slagen van de ontwikkeling. De kern van kavelgewijze ontwikkeling is collectief particulier opdrachtgeverschap. Het vraagt ondernemerschap van alle betrokkenen. Door ruimte te bieden aan tal van partijen kan het risico worden gedeeld en ontstaat een divers stuk stad. Stadgenoot speelt in dit proces een rol als regisseur, organisator en producent van bouwrijpe grond.

De tussentijdse exploitatie van het gebied blijft doorgaan en wordt nog geïntensiveerd tot daadwerkelijk kavels worden uitgegeven. De kunst is om het tussentijds gebruik zo in te zetten dat de mensen die nu in het gebied werken er straks een eigen woning of werkruimte gaan ontwikkelen. Door met kaveluitgifte te starten in de noordoostelijke hoek van het eiland, sluiten de eerste nieuwe kavels goed aan bij de Czaar Peterbuurt.

4.4 Rol van het stadsdeel

Het stadsdeel heeft een algemene verantwoordelijkheid voor een goede kwalitatieve ontwikkeling van Oostenburg Noord. Gestreefd wordt naar een optimale kwaliteit van de werk-, woon- en leefomgeving en de leefbaarheid van het gebied in brede zin. Daarbij gelden tal van randvoorwaarden en doelstellingen zoals een goede functiebalans, duurzaamheid, een goede openbare ruimte, kwalitatief hoogwaardig vastgoed dat aan eisen van welstand voldoet, toegankelijkheid en bereikbaarheid, (sociale) veiligheid, e.d.

Het stadsdeel is in meerdere rollen betrokken bij de ontwikkeling van het gebied :

- a als mede-verantwoordelijke samen met de eigenaar(s) en gebruikers/ omwonenden vormgeven aan omgevingsmanagement en een open planproces waarbij belanghebbenden en betrokkenen hun bijdrage kunnen leveren;
- b als mede-eigenaar van het INIT-gebouw en derhalve gebruiker van het terrein;
- c als exploitant van een belangrijke bedrijfs onderdeel nl. de stadsdeelwerf (huisvuilinzameling, reiniging, beheer en onderhoud openbare ruimte);

- d als mogelijk toekomstige beheerder van de openbare ruimte (nadat de grond van het deel van het terrein bestemd voor openbare ruimte van de huidige eigenaren is verworven);
- e als publiekrechtelijk orgaan verantwoordelijk voor juridisch planologische procedures zoals bestemmingsplan en omgevingsvergunningen;
- f als mogelijke deelnemer in collectieve energiesystemen (denk bijv. aan WKO), parkmanagement, e.d.;
- g als mede-regisseur bij het toekomstige proces van uitgifte/verkoop van kavels aan initiatiefnemers, bij de fasering van ontwikkeling in deelgebieden, bij de aanleg van nutsvoorzieningen (riolering, telecommunicatie, gas en licht, etc.).

5 Ruimtelijk kader

5.1 Programmakkoord Stadsdeel Centrum 2010-2014

In het Programmakkoord (PAK) wordt ingezet op functiemenging in het hele stadsdeel. Naast aandacht voor starters en creatieve initiatieven wordt ook ingezet op het combineren van wonen en werken. In het PAK wordt hierbij specifiek verwezen naar Oostenburg Noord.

5.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

In de "Structuurvisie Amsterdam 2040, Amsterdam economisch sterk en duurzaam" wordt aangegeven dat de binnenstedelijke bedrijventerreinen een cruciale rol in de stad vervullen. Hoe belangrijk deze terreinen momenteel zijn voor het functioneren van de stad blijkt uit de beperkte leegstand van drie procent. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen kan in 2040 wel met een kleiner oppervlak toe dan nu, omdat de grond intensiever benut kan worden. Op deze terreinen zijn nu veel kleine bedrijven gevestigd. De terreinen functioneren uitstekend, de leegstand is er laag. De terreinen liggen in of nabij het centrum van de stad en zijn in potentie aantrekkelijke locaties om te wonen. Deze terreinen kunnen transformeren tot een nieuw milieutype: 'werk-woongebied'. Let wel: de nadruk in een werk-woongebied blijft liggen op het werken, de woningen zijn er 'te gast'. Uitgangspunt is dat 50% van het terreinoppervlak van elk gebied bestemd blijft voor grote bedrijven. De andere helft van het terrein kan dan worden gebruikt voor woningbouw en voor kleinschalige voorzieningen, kantoor- en bedrijfsruimte. Voor zware milieuhinderlijke bedrijven moet een alternatieve locatie gevonden worden. Van de volgende bedrijventerreinen binnen de Ring A10 kan transformatie tot werk-woongebied onderzocht en eventueel uitgevoerd worden:

- Buiksloterham,
- **Oostenburg**,
- Cruquiusweggebied,
- Foodcenter,
- Pereboomsloot en
- Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

5.3 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 kantorenvorraad, zodat weer zicht komt op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad 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. Bij het bepalen van een passende ontwikkelstrategie per locatie zijn alle kantorenlocaties onderverdeeld in vier groepen. Het gehele centrum is benoemd als zogenaamd 'balansgebied': gebied waar de bestaande kantorenvorraad per saldo gelijk mag blijven en enkel ruimte is voor het toevoegen van kantoren, nadat kantoorruimte aan de bestaande voorraad is onttrokken. Het accent ligt op primair 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 kantoren bestaan. Beoogd wordt een ontwikkeling die zal bestaan uit kleinere kantoorvestigingen.

In het kader van de transformatie van postcodegebied 1012 wordt een aantal grote kantoren, waaronder het voormalige Kadaster, Foodplaza en het C&A-gebouw, omgezet in diverse andere functies zoals hotels en woningen. Voorgesteld wordt om deze in te zetten in de balans en zo kantoorontwikkeling op Oostenburg Noord mogelijk te maken. Ook de transformatie van voormalige kantoorpanden in de grachtengordel, waaronder in ieder geval 'De Heren en de Keizer', kan in deze balans worden ingezet.

5.4 Beschermd stadsgezicht en Werelderfgoed UNESCO

5.4.1 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. Oostenburg Noord ligt buiten het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht. De grens in dit deel van de binnenstad ligt aan de achterzijde van de perceelsgrenzen van de percelen aan de Kattenburger-, Wittenburger-, en Oostenburgergracht.

5.4.2 Werelderfgoed UNESCO

De zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit 400 jaar oude waardevolle culturele, architectonische en stedenbouwkundige erfgoed. Tevens is dit een erkenning dat Amsterdam (gemeente en stadsdeel, maar ook eigenaren, ondernemers en bewoners) de grachtengordel op een goede manier in stand houdt en beschermt.

Kern- en bufferzone

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat is geplaatst. 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. Oostenburg Noord ligt buiten de kern- en bufferzone.

Verklaring van uitzonderlijke universele waarde

Als het Werelderfgoed Comité (World Heritage Committee) besluit een erfgoed toe te voegen aan de Lijst van het Werelderfgoed, stelt het Comité, een “Verklaring van Uitzonderlijke universele waarde” vast. Dit houdt in, dat de culturele of natuurlijke betekenis van wat als het erfgoed wordt gezien zo uitzonderlijk is, dat deze het nationale belang overstijgt en van algemeen belang is voor huidige en toekomstige generaties van de gehele mensheid.

Betekenis van de aanwijzing

De grachtengordel is op de werelderfgoedlijst geplaatst vanwege de Uitzonderlijke universele waarde en omdat de regels en de verbeelding van de bestemmingsplannen voor de binnenstad voldoende waarborg zijn voor de instandhouding van de door UNESCO gesignaleerde Outstanding Universal Value. Plaatsing op de Werelderfgoedlijst brengt dus geen nieuwe regels met zich mee.

Nieuwbouw is in de binnenstad vaak onderwerp van discussie. Het huidige welstandsbeleid ziet er voldoende op toe dat nieuwbouwplannen passen in de context van het beschermde stadsgezicht. Met de aanwijzing van de grachtengordel als Werelderfgoed behoren ook de Uitzonderlijke universele waarde en de authenticiteit en integriteit tot de 'context' waarin nieuwbouwplannen moeten worden ingepast.

Visual impact en hoogbouwbeleid

Voor UNESCO is het aspect “visual impact” (visueel effect) van belang. Hedendaagse stedelijke ontwikkelingen, zoals hoogbouw en eigentijdse architectuur, kunnen van invloed zijn op stadssilhouetten, het daklandschap, zichtlijnen of doorzichten en de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap bedreigen. Van deze ontwikkelingen kan vooral hoogbouw een groot visueel effect op de grachtengordel hebben. Daarom heeft de gemeente Amsterdam, in het kader van de Structuurvisie 2040, hoogbouwbeleid ontwikkeld en vastgesteld. Hoogbouw mag alleen wanneer de Uitzonderlijke universele waarde niet in het geding komt. Voor hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter binnen een zone van 2 km rond de grachtengordel is een Hoogbouw Effectrapportage verplicht. Concreet gaat het om de bescherming en instandhouding van bestaande zichtassen/doorzichten, stadssilhouetten en het daklandschap van de kernzone en de omringende bufferzone.

5.4.3 Hoogbouw Effectrapportage

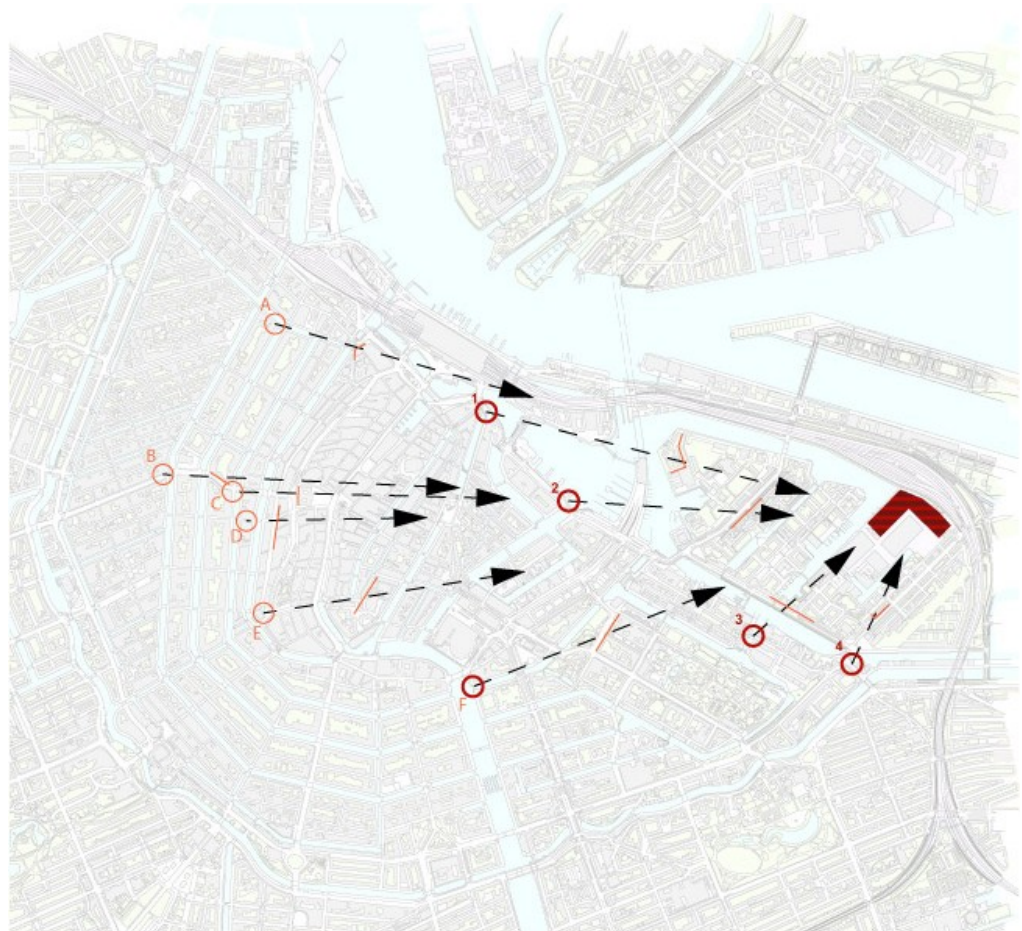
Oostenburg Noord bevindt zich binnen 2 km rondom de kernzone. In het werkboek wordt bebouwing voorgesteld met een bouwhoogte tot 40 meter. In de Hoogbouw Effectrapportage (31 oktober 2012, afdeling Realisatie Fysiek, stadsdeel Centrum) is onderzocht welke impact deze bebouwing heeft op zowel de kern- als de bufferzone. De beschermingsplicht en ‘visual impact’ geldt voor beide zones.

Het onderzoek bestaat uit drie delen: de keuze van zichtlijnen, het berekenen van de impact en tot slot het verbeelden ervan met behulp van montages.

Aan de hand van de plattegrond van de binnenstad is gekeken vanuit welke locaties een ontwikkeling op Oostenburg Noord zichtbaar zou kunnen zijn. Dit zijn in totaal tien locaties. Bij alle andere locaties kan worden uitgesloten dat een ontwikkeling zichtbaar is.

Uit de berekeningen blijkt dat de voorgestelde nieuwbouw op Oostenburg Noord mogelijk zichtbaar kan zijn vanuit één locatie binnen de kernzone (Nieuwe Herengracht) en vanuit vier locaties in de bufferzone (Prins Hendrikkade, Entrepotdoksluis, Dageraadsbrug). De montages laten zien dat alleen vanaf de Prins Hendrikkade de bebouwing met een bouwhoogte van 40 meter duidelijk te zien zal zijn. Het silhouet van de bebouwing op Kattenburg wordt hierdoor aangetast en het perspectief van de nieuwbouw op Oostenburg Noord wordt één met de bebouwing van het Oostelijk Havengebied. Dit is in strijd met het beleidskader uit de structuurvisie.

Plaatselijke hoogteaccenten kunnen het beeld en de ruimtelijke diepte echter versterken. De uitwerking van het werkboek en het bestemmingsplan zullen daarom gericht moeten zijn op een gedifferentieerd beeld, dat die kwaliteit vanaf de Prins Hendrikkade versterkt. Een gemiddelde bouwhoogte van 25 meter is het uitgangspunt, met incidenteel een bouwhoogte tot 40 meter.



Gekozen zichtlijnen. De zichtlijnen van waar de bebouwing op Oostenburg mogelijk zichtbaar zijn:

1. Prins Hendrikkade
2. Prins Hendrikkade
3. Entrepotdoksluis
4. Dageraadsbrug
- F. Nieuwe Herengracht



Zichtlijn vanaf de Prins Hendrikkade bij de Kikkerbilsuis



Zichtlijn vanaf de Nieuwe Herengracht

6 Haalbaarheid

6.1 Verkeerskundige aspecten

In januari 2012 heeft Grontmij in opdracht van Stadgenoot een mobiliteitsscan opgesteld voor Oostenburg. Doel van de scan is inzicht te geven in de te verwachten verkeerskundige consequenties van de nieuwbouwplannen in het gebied. Het resultaat is opgenomen in de notitie 'Mobiliteitsscan Oostenburg te Amsterdam' (30 januari 2013). De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam heeft deze scan vervolgens beoordeeld. Dit oordeel is vastgelegd in een notitie van 5 juni 2012.

In de mobiliteitsscan zijn de in het werkboek voorgestelde maatvoering en verkeerscirculatie getoetst. Geconcludeerd wordt dat de maatvoering, behoudens enkele minimale aanpassingen voldoet aan de richtlijnen voor het verkeers technisch ontwerp. Wat betreft de verkeerscirculatie wordt gesteld dat de voorgestelde ontsluiting voor autoverkeer aan de noordzijde van het terrein voldoende ruimte biedt voor de noodzakelijke verkeersafwikkeling. Een tweede ontsluiting aan de zuidzijde via de Oostenburgervoorstraat zou de verkeersafwikkeling ten goede komen. Deze ontsluiting zou ongeschikt moeten zijn aan de ontsluiting aan de noordzijde en meer functioneren op buurtniveau. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om doorgaand verkeer te faciliteren via Oostenburg Noord. Vanwege eigenomsverhoudingen en de technische staat van de brug over de Oostenburgerdwarsvaart is ontsluiting nog niet mogelijk. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Nood- en hulpdiensten moeten in ieder geval deze toegang kunnen gebruiken. Alle overige openbare ruimte is bestempeld als autoluw. Gezien de verkeersintensiteit is er geen noodzaak om deze ruimte open te stellen voor autoverkeer.

Verder is een prognose gedaan van het aantal motorvoertuigbewegingen dat de voorgestelde ontwikkeling zal genereren en de gevolgen daarvan op het omliggende wegennet. Deze blijken nihil. Alleen bij de kruising Panamalaan/Borneolaan wordt een toename verwacht groter dan 5%. Concreet betekent dit op het drukste uur maximaal 71 voertuigen per uur. Op basis van deze cijfers wordt geconcludeerd dat aanpassingen op het wegennet niet noodzakelijk zijn.

DIVV stelt in zijn notitie dat de mobiliteitsscan een goed beeld geeft van de verkeerskundige consequenties van de nieuwbouwplannen. Voor het opstellen van het bestemmingsplan dient wel een aanvulling van de verkeersgegevens te worden gedaan.

Conclusie

Het raamwerk uit het werkboek biedt een heldere en eenduidige ontsluiting van het gebied. Er is goed rekening gehouden verkeerskundige en -technische richtlijnen. De gevolgen voor het omliggende wegennet zijn nihil zodat aanpassingen ervan achterwege kunnen blijven.

Voor het opstellen van het bestemmingsplan dient wel een aanvulling van de verkeersgegevens te worden gedaan.

6.2 Externe veiligheid

In de notitie 'Onderzoek externe veiligheid Oostenburgereiland, fase 1', dd 23 december 2011, heeft Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs weergegeven welke risico's en/of belemmeringen er bestaan voor de voorgenomen ontwikkeling met betrekking tot de externe veiligheid.

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen grenzen houden van risico's bij de productie, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is een getal dat aangeeft hoe groot de kans is, dat iemand overlijdt ten gevolge van een calamiteit met een gevaarlijke stof. De plaats (contour) waar deze kans 1 op de miljoen (10⁻⁶) gedraagt, is maatgevend voor waar nieuwe bebouwing of functies zijn toegestaan.

Het groepsrisico geeft de kans weer op een ramp waarbij meerdere personen omkomen. Daarbij wordt dan getoetst aan de zogenaamde oriënterende waarde van het groepsrisico.

Het plan valt binnen de 200 meter risicozone van de spoorlijn Amsterdam CS-Muiderspoort. Volgens de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" moet dan het PR en GR voor zowel de huidige als de toekomstige situatie berekend worden en moeten de resultaten van de berekening door het bevoegd gezag meegenomen worden in de besluitvorming.

Plasbrandgebied

Het Basisnet Spoor gaat over het transport van gevaarlijke stoffen over spoorwegen en geeft per vervoerstraject de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Conform dit het basisnet moet rekening worden gehouden met een plasbrand-aandachtsgebied (PAG) van 30 meter vanaf het buitenste spoor. Een klein deel van Oostenburg Noord ligt binnen dit PAG. Dit is niet onoverkomelijk, er moeten echter wel maatregelen worden getroffen om dit acceptabel te laten zijn voor het bevoegd gezag. Binnen dit PAG zijn er consequenties voor de 'vrijheid' van het indelen van functies. 'Bijzonder' kwetsbare objecten zoals kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen e.d., zijn niet zonder extra maatregelen binnen dit gebied realiseerbaar.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico heeft harde normen en grenswaarden. Voor de herontwikkeling van Oostenburg Noord is sprake van een nieuwe situatie waar kwetsbare objecten gesitueerd worden. Op basis van ervaring wordt niet verwacht dat er een PR-contour buiten het spoor zal liggen. Dit moet definitief worden vastgesteld met behulp van een

RBM-berekening.¹ Deze RBM-berekening zal afgerond moeten zijn alvorens het op te stellen bestemmingsplan ter visie kan gaan.

Groepsrisico

Het groepsrisico heeft geen harde norm. Bij overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het groepsrisico dient deze toename van het groepsrisico verantwoord te worden in de vorm van te nemen maatregelen, waardoor de veiligheid van de aanwezige personen in het plangebied vergroot wordt. Ook andere argumenten dan maatregelen in het kader van externe veiligheid kunnen hierbij worden gebruikt. Op basis van het huidige gebruik en het mogelijk toekomstige gebruik is het te verwachten dat het groepsrisico zal toenemen.

Conclusie

De ontwikkeling van Oostenburg Noord kan mogelijk belemmering ondervinden van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort. Er zijn maatregelen nodig om eventuele ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied mogelijk te maken. Nog niet duidelijk is wat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is. Om dit goed in kaart te brengen wordt geadviseerd nadere berekeningen uit te voeren.

In de verdere uitwerking naar het bestemmingsplan moet een keuze gemaakt worden over de bebouwing binnen de 30 meter zone van het spoor (het plasbrandaandachtsgebied): aanpassing van de bouwkevel of het voorschrijven van maatregelen aan de gevel om het plaatsgebonden risico op een acceptabel niveau te houden. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat een brandwerende gevel op deze gebouwen geconstrueerd moet worden.

6.3 Geluidhinder

6.3.1 Industrielawaai

De geluidszonering

De ontwikkeling ligt op het gezoneerde industrieterrein Wittenburg-Oostenburg. Rondom dit industrieterrein is in 1986 bij besluit een geluidzone vastgesteld. Buiten de geluidzone mag geen geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) optreden. Voor de aanwezige woningen binnen de geluidzone, maar buiten de grens van het gezoneerde industrieterrein, zijn hogere waarden van 55 en 58 dB(A) vastgesteld. Voor woningen die na het vaststellen van de geluidzone binnen deze geluidzone zijn geprojecteerd, geldt een maximale grenswaarde van 55 dB(A). Het bestemmingsplan "Oostenburg Noord" staat op dit gezoneerde industrieterrein geen realisatie van geluidgevoelige bestemmingen toe. Voor het mogelijk maken van de geluidgevoelige bestemmingen dient het bestemmingsplan te worden gewijzigd: de geluidzone dient te worden opgeheven en de bestemming van het terrein moet zodanig worden gewijzigd dat het geen industrieterrein meer is. Dit komt erop

¹ Om te kunnen bepalen of het vervoer van gevaarlijke stoffen over een bepaalde weg, spoorweg of binnenwater voldoet aan de externe veiligheidsnormen, moeten eerst het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden berekend. Deze berekeningen dienen te worden uitgevoerd met het computerprogramma RBM II (<http://wetten.overheid.nl>)

neer dat de vestiging van lawaaiige bedrijven, de zogenaamde A-inrichtingen, moet worden uitgesloten en dat expliciet de grens van het industrieterrein moet worden opgeheven (bron: rapport "Industrieterrein Wittenburg-Oostenburg – Stand van zaken van het geluidzonebeheer en belang van de geluidzone voor de bedrijven", versie 18 juni 2009 van Dienst Milieu en Bouwtoezicht).

In het genoemde rapport van DMB wordt gesteld dat door opheffing van de geluidzone voor een aantal bedrijven - Amsterdam Convention Factory/Theaterfabriek, Stork FDO, Van Gendt-hallen en het RMO-gebouw - strengere geluidgrenswaarden kunnen gaan gelden dan nu op grond van de geluidzone en de hogere waarden is toegestaan. Bovendien dient het aspect van arriverend en vertrekkend verkeer van de bedrijven langs woningen ("verkeersaantrekkende werking"), dat in het geval van een vastgestelde geluidzone buiten beschouwing kan blijven, bij opheffing van de geluidzone wel te worden beoordeeld.

Stadsdeelwerf

Voor de stadsdeelwerf heeft Cauberg Huygen een aanvullende notitie opgesteld (16 oktober 2012). Uit onderzoek naar de geluidsbelasting is gebleken dat woningbouw op een afstand van 17 meter van de werf onder voorwaarden mogelijk is. Voorwaarde is het realiseren van een dove gevel (een gevel zonder te openen delen). Dit geldt voornamelijk voor woningen die in de directe nabijheid van één van de in- en uitritten van de stadsdeelwerf liggen.

In het kader van het functioneren van de werf is onderzocht of er ruimte overblijft voor intensivering als er woningen worden gemaakt op een afstand van 17 meter, zoals het werkboek voorstelt. Uit het onderzoek is gebleken dat het maken van woningen op 17 meter afstand van de werf geen belemmering vormt om het gebruik van de werf naar de avond en nacht uit te breiden. Uit het onderzoek is gebleken dat er een ruimte van 3 dB blijft bestaan dat ruimte biedt voor uitbreiding van de werkzaamheden van de stadsdeelwerf.

Van Gendthallen

De functies die zich op dit moment binnen de van Gendthallen bevinden, vallen niet onder de geluidsbelastende functie. Het opheffen van de zonering heeft geen nadelige gevolgen voor deze functies. Het opheffen van de zonering betekent dat er wel beperkingen ten aanzien van nieuwe te vestigen functies zullen zijn. Deze beperkingen hebben betrekking op de aard en omvang van de bedrijvigheid.

Amsterdam Convention Factory/Theaterfabriek

De Amsterdam Convention Factory (ACF) maakt gebruik van een tijdelijk huurcontract. Omdat deze functie zich binnen de geluidszonering van het huidige bestemmingsplan bevindt, worden geen geluidseisen gesteld aan het functioneren van de ACF. Op het moment dat de geluidzone wordt opgeheven kan de ACF niet langer ongehinderd in functie blijven. De oude fabriekshallen zijn onvoldoende geïsoleerd. Bij bepaalde voorstellingen/evenementen wordt teveel geluid geproduceerd zodat geluidsoverlast ontstaat.

Op dit moment is nog onduidelijk of deze functie wel of niet zal blijven bestaan binnen de nieuwe gebiedsontwikkeling. Er zijn drie scenario's denkbaar:

- De ACF blijft gevestigd in de bestaande gebouwen: er zal een aanzienlijke investering aan de gebouwen moeten worden gedaan (geluidsisolatie) om aan de wettelijke vereisten te voldoen;
- Na sloop/nieuwbouw zal de ACF zich opnieuw vestigen op het terrein;
- De ACF vertrekt van Oostenburg Noord.

6.3.2 Spoorweglawaai

Grenswaarden spoorweglawaai

Volgens de Regeling zonekaart spoorwegen (Scr. 22, 2007) ligt Oostenburg Noord binnen een vastgestelde zone langs een spoorweg. Het betreft het spoortraject tussen Amsterdam Muiderpoort en Amsterdam Centraal. Voor de ontwikkeling van geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen binnen deze zone, dient de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai te worden berekend en te worden getoetst aan de grenswaarden van het Besluit geluidhinder:

- voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor woningen en 53 dB voor overige geluidgevoelige functies (onderwijs, kinderdagverblijf en gezondheid);
- maximale ontheffingswaarde van 68 dB, geldend voor alle soorten geluidgevoelige functies.

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet de maximale ontheffingswaarde kunnen door het dagelijks bestuur hogere waarden worden vastgesteld. Voorwaarde is dat de betreffende woningen in principe voorzien zijn van een 'stille' zijde (zijde waar de geluidbelasting lager is dan 55 dB). Afwijken van deze eis kan alleen op grond van zwaarwegende argumenten.

Als de geluidbelasting meer dan 68 dB bedraagt is realisatie van geluidgevoelige functies alleen mogelijk bij toepassing van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen (vliesgevels).

Resultaten onderzoek

In de notitie 'Herontwikkeling gebied Oostenburgereiland Amsterdam, aandachtspunten ruimtelijke ordening' van Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs (23 februari 2012) is aangegeven dat op een afstand van ongeveer 450 meter vanaf het spoor wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Op een afstand van ongeveer 70 meter wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. In deze notitie wordt geen rekening gehouden met nieuwe bebouwing aan de noordzijde van het terrein, die een afscherpende werking heeft op nieuwe bebouwing meer zuidelijk op het terrein. Daarom zijn de resultaten van dit onderzoek in september 2012 aangevuld met berekeningen op basis van het stedenbouwkundig raamwerk dat is vastgelegd in het werkboek. Uit deze berekeningen blijkt dat de geluidbelasting nergens de maximale geluidbelasting van 68 dB overschrijdt. Op maaiveldniveau bedraagt de geluidbelasting maximaal 60 dB aan de onderzijde van het spoortalud, in de zijstraten – de straten dwars op de spoorlijn - maximaal 57 dB.

Op hogere bouwlagen in de zijstraten bedraagt de geluidbelasting maximaal 64 dB, de geluidbelastingen nemen op grotere afstanden snel af.

Aanvullende maatregelen

Eén van de maatregelen om de geluidbelasting te beperken is het plaatsen van een geluidsscherm. Uit berekeningen blijkt dat een geluidsscherm met een hoogte van twee meter op de spoordijk vooral effectief is voor de lagere bouwlagen. Op maaiveldniveau wordt zo een aanzienlijke geluidreductie gerealiseerd (4 tot 10 dB), waardoor een goed verblijfsklimaat ontstaat. Ter plaatse van de gevels in de zijstraten wordt een geluidreductie van 2 tot 4 dB gerealiseerd.

Met een slimme gebouwopzet kan aan de voorwaarde van de 'stille' zijde worden voldaan, zoals gesloten bouwblokken of loggia's.

Vanaf een geluidbelasting van circa 59-60 dB moet rekening worden gehouden met de inzet van afsluitbare loggia's (loggia's met een buitenschil).

6.3.3 Conclusie

Een voorwaarde voor het mogelijk maken van woningen op Oostenburg Noord is het opheffen van de geluidzoning. Dit betekent dat voor een aantal bestaande bedrijven in het gebied strengere geluidgrenswaarden gaan gelden dan nu op grond van de geluidzone is toegestaan. Het opheffen van de zoning betekent ook dat er beperkingen ten aanzien van nieuw te vestigen functies zullen zijn. Deze beperkingen hebben betrekking op de aard en omvang van de bedrijvigheid.

Voor de stadsdeelwerf moet rekening worden gehouden met het bouwen van woningen op een minimale afstand van 17 meter. Voor de woningen die dichtbij de in- en uitritten van de werf worden gesitueerd is het realiseren van een dove gevel een voorwaarde. Indien de ACF gevestigd blijft op het terrein zal een aanzienlijke investering aan de gebouwen moeten worden gedaan (geluidsisolatie) om aan de wettelijke vereisten te voldoen.

De bedrijven die nu in de Van Gendthallen zijn gesitueerd ondervinden geen nadelige gevolgen van het opheffen van de zoning.

Wat betreft het spoorweglawaai is de geluidbelasting op de gevels, zoals weergegeven in het raamwerk uit het werkboek, nergens hoger dan de maximale geluidbelasting van 68 dB. Dichtbij het spoor bedraagt de geluidbelasting maximaal 64 dB, op grotere afstand neemt deze snel af. Het raamwerk biedt voldoende mogelijkheden om een goed woon- en leefklimaat te realiseren. Afhankelijk van de verdere uitwerking zijn dichtbij het spoor aanvullende maatregelen, zoals afsluitbare loggia's noodzakelijk.

6.4 Milieu-effectrapportage

Het Besluit milieu-effectrapportage gaat uit van een m.e.r.-beoordelingsplicht bij een planoppervlakte van 100 hectare of meer, van 2.000 woningen of meer of een bedrijfsoppervlakte van 200.000 m² of meer. Bij de ontwikkeling van Oostenburg Noord tot stadswerf worden deze waarden niet overschreden.

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd door het "Besluit reparatie en modernisering milieueffectrapportage" en is bepaald dat de grenswaarden voor een m.e.r.-beoordelingsplicht indicatief zijn. Het bevoegd gezag moet bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, nagaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als

bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (85/337/EEG). In dit kader is door Cauberg-Huygen een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. In de notitie 'Vormvrije m.e.r.-beoordeling Stadswerf Oostenburg' (6 september 2012) wordt gesteld dat het herbestemmen van de bedrijfsfunctie in combinatie met het toevoegen van de woonfunctie leidt tot minder milieuhinder en minder nadelige effecten voor de omgeving. De conclusie is dat een milieu-effectrapportage niet noodzakelijk wordt geacht.

7 Inspraak

Op 12 april 2012 heeft Stadgenoot op eigen initiatief voor buurtbewoners, ondernemers en andere belanghebbenden een algemene informatiebijeenkomst georganiseerd over de voorgenomen ontwikkelingen. Aan ongeveer 200 belangstellenden werden werkboek, ontwikkelstrategie en de planning gepresenteerd. Vragen en onderwerpen die ter sprake kwamen gingen over de groenvoorziening in de plannen, of er ook rekening wordt gehouden met de hoogte van gebouwen ten zuiden van de tussengracht, over het ijzeren ophaalbruggetje dat een tweede toegang moet worden, over sociale woningbouw, isolatie van de Theaterfabriek en wat er gebeurt met het gebied tot het bestemmingsplan daadwerkelijk is gewijzigd.

Vervolg inspraak p.m.

8 Financiële haalbaarheid

Het betreft een particulier initiatief. Niet is gebleken dat het plan om economische redenen niet tot uitvoering zou kunnen worden gebracht. Plangerelateerde buitenplanse kosten en kosten die het stadsdeel maakt ten behoeve van de planvorming kunnen op basis van een zogenoemde anterieure overeenkomst op de eigenaar verhaald. Planschadeverhaal maakt onderdeel uit van deze overeenkomst, zodat eventuele toekomstige planschadeclaims op de eigenaar kunnen worden verhaald.