

Ruimtelijke onderbouwing

**Van Gendthallen (Jan Kiststraat 2-6,
Oostenburgermiddenstraat 101-111 en
Zeemagazijnkade 3-9)**



Datum: 15 november 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding en doelstelling	1
1.2.	Leeswijzer	2
1.3.	Ligging van het project	3
1.4.	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.5.	Procedure	6
2.	Beleidskader	8
2.1.	Rijks- en provinciaal beleid	8
2.2.	Gemeentelijk beleid	10
2.3.	UNESCO Werelderfgoed en beschermd stadsgezicht	18
3.	Het project	21
3.1.	Historische ontwikkeling van de locatie	21
3.2.	Beschrijving bestaande situatie	29
3.3.	Planbeschrijving	35
4.	Ruimtelijke motiveringen afwijkingen	47
4.1.	Afwijkingen bestemmingsplan	47
4.2.	Ruimtelijke motivering	49
5.	Omgevingsaspecten	53
5.1.	Verkeer en vervoer	53
5.2.	Luchtkwaliteit	55
5.3.	Geluid	57
5.4.	Externe veiligheid	57
5.5.	Bodem	58
5.6.	Water	58
5.7.	Archeologie	59
5.8.	Flora en fauna	59
5.9.	Duurzaamheid	61
5.10.	Behoeft / Ladder voor duurzame verstedelijking	61
5.11.	M.e.r.-beoordeling	62
6.	Uitvoerbaarheid	63
6.1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63

6.2. Economische uitvoerbaarheid 63

Bijlagen:

- I. Strategie voor herontwikkeling Van Gendthallen
- II. Stand van zaken Van Gendthallen Amsterdam
- III. Vlekkenplan Van Gendthallen (BVO)
- IV. Verkeersonderzoek
- V. Luchtkwaliteitsonderzoek
- VI. Milieuhygiënisch bodemonderzoek
- VII. Nader bodemonderzoek
- VIII. Advies barrièrewerking
- IX. Quick scan ecologie
- X. Memo actualisatie ecologie
- XI. Berekening stikstofdepositie

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doelstelling

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de herontwikkeling van de Van Gendthallen op de percelen Jan Kiststraat¹ 2-6, Oostenburgermiddenstraat 101-111 en Zeemagazijnkade 3-9. De gronden maken onderdeel uit van Stadswerf Oostenburg maar zijn niet gelegen binnen het beschermd stadsgezicht van Amsterdam en het UNESCO-werelderfgoed (zie ook paragraaf 2.3). De Van Gendthallen zijn aangewezen als rijksmonument.

Het voormalige industrieterrein op Oostenburg wordt momenteel getransformeerd naar een aantrekkelijk werk- en woongebied. De monumentale Van Gendthallen blijven gehandhaafd en zullen als één van de laatste overblijfselen van het industriële verleden een belangrijke bijdrage leveren aan de functiemix op Oostenburg.



Afbeelding: de met rode lijn aangegeven Van Gendthallen in vogelvlucht, gezien vanuit noordelijke richting (bron: Google Earth)

Eigenaar Van Gendthallen B.V. is voornemens om de 5 bestaande hallen grondig te renoveren en een toekomstbestendige invulling te geven. Op basis van de monumentale identiteit van de hallen is een strategie ontwikkeld voor het vinden van de balans tussen een optimale herontwikkeling en tegelijkertijd het koesteren en versterken van de bijzondere kwaliteiten. Deze strategie leidt tot een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak en een gevarieerde functiemix. De functiemix heeft

¹ Voorheen Jacob Bontiusplaats

betrekking op functies als kantoren, bedrijven, expositieruimtes, horeca en wonen. Een aantal van de beoogde functies in de Van Gendthallen past niet of niet volledig in het geldende bestemmingsplan. Om de beoogde functieverruiming planologisch mogelijk te maken is in mei 2020 door Van Gendthallen B.V. een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning 'gebruik in strijd met het bestemmingsplan' (OLO-nummer 5147237). Die aanvraag had uitsluitend betrekking op het afwijkend gebruik in de Van Gendthallen en niet op bouwkundige aanpassingen en/of afwijkingen. Nadien is in juni 2020 nog een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor aanpassingen aan het casco van de hallen (OLO-nummer 5220995). De beide aanvragen zijn inmiddels vergund (afwijkend gebruik op 28 mei 2021 en casco op 11 maart 2021).

Door Braaksma & Roos Architectenbureau is een bouwplan opgesteld (zie paragraaf 3.3). Een aantal van de bouwkundige ingrepen die in het bouwplan zijn voorzien passen niet in het geldende bestemmingsplan, namelijk de aanleg van een dok en waterstoepen en het realiseren van een dakopbouw en een bok. Doordat het bestemmingsplan voor een deel van deze afwijkingen niet voorziet in een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid (voorheen vrijstellingsbevoegdheid), kan medewerking aan een deel van deze bouwkundige ingrepen met het daarbij behorende gebruik alleen worden verleend met een buitenplanse afwijking. Afhankelijk van de afwijkingen moet daarvoor een reguliere procedure of een uitgebreide procedure worden gevolgd. De strijdigheden betreffen in dit geval onder meer bouwkundige ingrepen die leiden tot een wijziging van het rijksmonument. Gelet op artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is daardoor sprake van een uitgebreide procedure. Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te verlenen via een uitgebreide procedure. Daarvoor dient het project niet in strijd met goede ruimtelijke ordening te zijn en de motivering van het besluit dient een goede ruimtelijke onderbouwing te bevatten. Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van het project. Op 19 februari 2021 is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend (OLO-nummer 5221153).

1.2. Leeswijzer

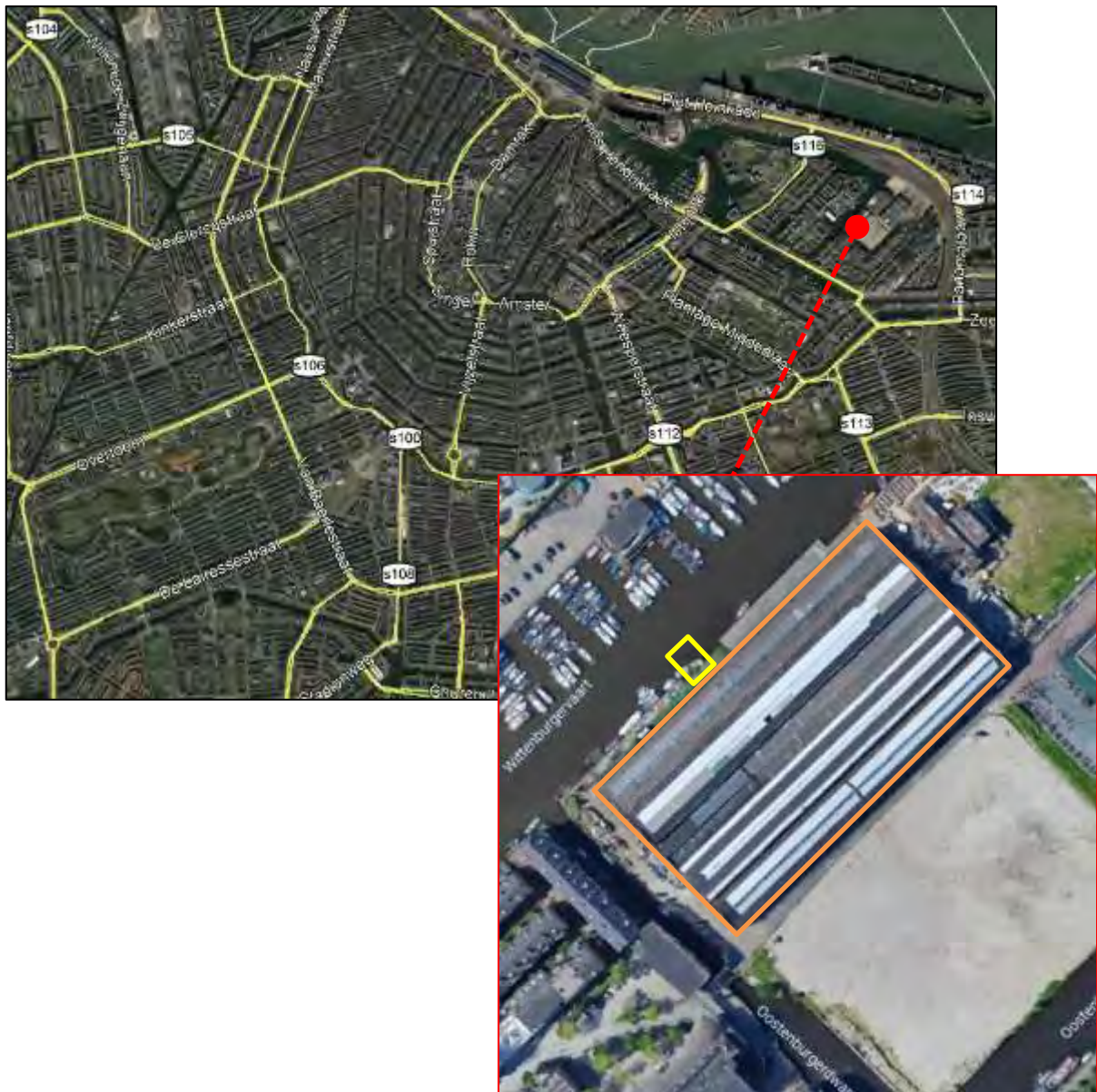
De voorliggende ruimtelijke onderbouwing bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de aanleiding en de doelstelling van het project, de ligging van het project, de geldende bestemmingsplannen en de benodigde procedure. Hoofdstuk 2 beschrijft het voor het project relevante beleid (o.a. Structuurvisie Amsterdam 2040). De historie van de locatie, de bestaande situatie en het voorgenomen project worden beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is vervolgens aangegeven wat de afwijkingen van het project ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen zijn en er is een ruimtelijke motivering voor de betreffende afwijkingen opgenomen. Daarna wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de verschillende omgevingsaspecten als verkeer en parkeren, luchtkwaliteit en archeologie. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

1.3. Ligging van het project

Oostenburg is een van de oostelijke eilanden, gelegen aan de noordoostelijke rand van stadsdeel Centrum. De projectlocatie bevindt zich aan de zuidwestkant van het transformatiegebied Stadswerf Oostenburg, op de hoek van de Wittenburgervaart en de Oostenburgerdwarsvaart.

De Van Gendthallen bevinden zich tussen de VOC-kade, de Jan Kiststraat, de Oostenburgermiddenstraat en de Zeemagazijnkade.

In de navolgende afbeelding is de ligging van de Van Gendthallen in de binnenstad van Amsterdam weergegeven.



Afbeelding: ligging en indicatieve begrenzing van de Van Gendthallen (oranje) en het indicatief aangegeven gebied van de waterverbinding tussen de Wittenburgervaart en de Van Gendthallen en de bovengelige bok (geel, bron: Google Earth)

1.4. Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Stadswerf Oostenburg'. Het bestemmingsplan is op 14 juli 2016 vastgesteld door de gemeenteraad. Vervolgens is een deel van het bestemmingsplan op 18 september 2019 herzien door vaststelling van het bestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken' door de gemeenteraad. De herziening van het bestemmingsplan geldt ook voor Stadswerf Oostenburg maar is niet relevant voor dit project omdat de herziening betrekking heeft op aanvullende voorwaarden ter plaatse van toegestane ligplaatsen voor woonboten en/of bedrijfsvaartuigen. Het voorliggende project heeft geen betrekking op een zone waar ligplaatsen zijn toegestaan. Tenslotte is op 7 oktober 2021 het paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Dat paraplubestemmingsplan is wel relevant voor dit project.

1.4.1. Bestemmingsplan 'Stadswerf Oostenburg'

De Van Gendthallen zijn bestemd als 'Gemengd - 2' terwijl het gebied van de waterverbinding tussen de Wittenburgervaart en het dok is bestemd als 'Verkeer'. De bok is eveneens bestemd als 'Verkeer' maar deels ook als 'Water'. De waterstoepen zijn gelegen in de bestemming 'Water'. Tevens zijn de gronden van de projectlocatie grotendeels dubbelbestemd als 'Waarde – Archeologie A', 'Waarde – Archeologie B' of 'Waarde – Archeologie C'.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Stadswerf Oostenburg', de projectlocatie is rood omrand

De Van Gendthallen zijn in verband met de aanwijzing als rijksmonument op de verbeelding van het bestemmingsplan aangeduid als 'specifieke bouwaanduiding - orde - 1'. De betreffende bebouwing is zodoende beschermd.

In het navolgende wordt uiteengezet welke relevante regels voor de projectlocatie van toepassing zijn met betrekking tot het gebruik en het bouwen en welke (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheden het bestemmingsplan bevat.

- Toegestaan gebruik

De bestemming 'Gemengd – 2' is alleen toegepast ter plaatse van de Van Gendthallen. Gronden met deze bestemming mogen onder meer worden gebruikt ten behoeve van kantoren, horeca 3 (o.a. café's) en 4 (o.a. restaurants), sport- en recreatieve voorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, culturele voorzieningen, detailhandel, bedrijven, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen en ondergrondse voorzieningen ten behoeve van warmte- en koudeopslag. Voor sommige functies gelden daarbij aanvullende voorwaarden. Zo geldt er een maximum bruto vloeroppervlakte (bvo) van 9.000 m² voor kantoren, 700 m² voor detailhandel (met een maximum vestigingsgrootte van 150 m² en een totaal bvo van maximaal 1.500 m² in het gehele plangebied van het bestemmingsplan) en 1.000 m² voor horeca 3 en 4. Binnen de Van Gendthallen zijn bovendien maximaal twee vestigingen van horeca 3 en/of 4 toegestaan. Bedrijven zijn alleen toegestaan indien deze voorkomen in milieucategorie 1 of 2 van de Staat van Inrichtingen (bijlage van de regels van het bestemmingsplan), met uitzondering van garagebedrijven en vuurwerkopslag.

Het deel van de VOC-kade dat is bestemd als 'Verkeer' mag onder meer worden gebruikt voor bruggen en waterpartijen. Ongebouwde terrassen zijn binnen deze bestemming ook mogelijk, mits deze voldoen aan de gemeentelijke regelgeving.

Het deel van het water van de Wittenbugervaart is bestemd als 'Water'. In die bestemming is het gebruik toegestaan als waterberging en waterwegen maar ook voor ongebouwde afmeerplaatsen voor pleziervaartuigen en op- en afstapvoorzieningen. Steigers zijn alleen toegestaan ter plaatse van een aanduiding 'steiger'. Ter plaatse van de projectlocatie ontbreekt een dergelijke aanduiding.

In de algemene gebruiksregels is tenslotte bepaald dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden of in een gemeenschappelijk parkeergebouw.

In mei 2020 is voor de Van Gendthallen een omgevingsvergunning 'gebruik in strijd met het bestemmingsplan' aangevraagd (zie subparagraaf 3.3.2 voor de aangevraagde afwijkingen). Deze aanvraag is op 28 mei 2021 vergund.

- Toegestane bebouwing

De Van Gendthallen zijn volledig aangeduid als orde 1. Hierdoor geldt dat de maximum goot- en bouwhoogte gelijk is aan de bestaande goot- en bouwhoogte ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan. Onder de Van Gendthallen is ondergrondse bebouwing toegestaan van ten hoogste twee bouwlagen (met inachtneming van het nadien vastgestelde paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelder, zie de navolgende subparagraaf).

Bouwwerken geen gebouwde zijnde mogen binnen zowel de bestemming 'Gemengd – 2', de bestemming 'Verkeer' als de bestemming 'Water' maximaal 3 meter hoog zijn. De bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwde zijnde in de bestemming 'Water' dient daarbij te worden gemeten vanaf het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil. Binnen zowel de bestemming 'Verkeer' als 'Water' zijn ter plaatse van de projectlocatie geen gebouwen toegestaan.

Ter bescherming van de archeologische waarden in de bodem dient er bij bepaalde bodemverstoring als gevolg van bouw- en/of aanlegwerkzaamheden in ieder geval eerst archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

- Binnenplanse afwijkingsbevoegdheid

In de algemene regels van het bestemmingsplan is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen zodat het bevoegd gezag af kan wijken van de regels in het bestemmingsplan. Het gaat daarbij onder meer om het overschrijden van minimale en maximale hoogte-, breedte-, diepte- en oppervlaktematen voor bebouwing. Voorwaarden zijn dat de afwijking niet meer dan 2 meter mag bedragen, dat geen extra bouwlaag mag worden gerealiseerd en de bestemmingsgrenzen niet worden overschreden.

1.4.2. Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan (zoals Stadswerf Oostenburg) worden gewijzigd of komen te vervallen. De gronden ter plaatse van de projectlocatie zijn daardoor mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Het bouwen van nieuwe kelders (bebouwing dieper dan 0,5 meter onder maaiveld) is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

1.5. Procedure

Het project past niet volledig in het geldende bestemmingsplan (zie ook paragraaf 4.1). Gelet op het bepaalde in artikel 2.10 lid 2 van de Wabo, dient beoordeeld te worden of vergunningverlening onder toepassing van artikel 2.12 van de Wabo mogelijk is. Omdat voor de beoogde herontwikkeling wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan en er niet voor alle afwijkingen gebruik kan worden gemaakt van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid, is vergunningverlening alleen met een buitenplanse afwijkingsprocedure mogelijk.

Het project heeft betrekking op bouwkundige ingrepen in en rondom het gebouwencomplex van de Van Gendthallen, welke leiden tot een (beperkte) uitbreiding van het planologisch toegestane bouwvolume. Als gevolg van de bouwkundige ingrepen is er deels ook sprake van afwijkend gebruik. Aangezien het gebouwencomplex in het geheel als rijksmonument is aangewezen zijn de bouwkundige ingrepen te beschouwen als een wijziging van het rijksmonument. Op grond van artikel 3.10 van de Wabo is daardoor sprake van een uitgebreide procedure, onder meer omdat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed advies dient uit te brengen. Er kan daarom voor de voorliggende aanvraag uitsluitend medewerking worden verleend met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3 van de Wabo. Daarvoor is een goede ruimtelijke onderbouwing nodig. Het voorliggende document beoogt hierin te voorzien.

2. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op het rijksbeleid en provinciaal beleid. Vervolgens wordt ingegaan op het relevante beleid van de gemeente Amsterdam.

2.1. Rijks- en provinciaal beleid

2.1.1. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze is op 30 december 2011 in werking getreden en daarna op onderdelen gewijzigd. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee en buisleidingen van nationaal belang. Geen van de in het huidige Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op de beoogde ontwikkeling, de betreffende onderwerpen zijn niet aan de orde op of nabij de projectlocatie.

Toetsing van het project aan het rijksbeleid

Het rijksbeleid heeft geen invloed op de beoogde herontwikkeling van de projectlocatie.

2.1.2. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en op 15 september 2020 bekend gemaakt. In het NOV zijn de kader van de nieuwe rijksbeleid opgenomen waarbij het rijk zich richt op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De NOVI helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes.

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

Toetsing van het project aan het rijksbeleid

Het project heeft betrekking op bouwkundige uitbreidingen van bestaande monumentale bebouwing met bijbehorend gebruik. Als gevolg van de transformatie van de Van Gendthallen wordt uitvoering gegeven aan de energietransitie en het versterken van het kerngebied van de metropoolregio. Het project is niet in strijd met de NOVI.

2.1.3. Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 ‘Balans tussen economische groei en leefbaarheid’ vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten.

Toetsing van het beoogde project aan de NH2050

Het project is niet in strijd met de omgevingsvisie NH2050 “Balans tussen economische groei en leefbaarheid” en de ontwikkelprincipes die hierin zijn beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving. Het project draagt bij aan de verdere ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam.

2.1.4. Omgevingsverordening NH2020

Provinciale Staten hebben op 22 oktober 2020 een nieuwe verordening vastgesteld, zijnde de Omgevingsverordening NH2020. Deze is nadien gewijzigd waarbij de laatste versie van 15 juni 2022

dateert. In de Omgevingsverordening NH2020 worden de eerste stappen gezet om de sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie NH2050 te vertalen in juridische regels. Deze sturingsfilosofie luidt als volgt: We gaan uit van het principe 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet', gelet op de diversiteit aan regio's, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voor de projectlocatie zijn alleen de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling relevant. Een afwijkingsprocedure kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Toetsing van het beoogde project aan de Omgevingsverordening NH2020

Het voorliggende project betreft enkele bouwkundige ingrepen van een monumentaal gebouwencomplex met bijbehorend gebruik. Het project heeft geen relevante gevolgen voor het maximum programma dat al in het geldende bestemmingsplan is toegestaan en waarvoor aanvullend op 28 mei 2021 een omgevingsvergunning is verleend voor een uitbreiding van het programma. De fysieke uitbreidingsruimte als gevolg van de bouwkundige ingrepen maakt namelijk onderdeel uit van het totale programma dat planologisch al mogelijk is gemaakt. Het project is daarmee niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er niet hoeft te worden aangetoond dat er wordt voldaan aan de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Het project past daarmee binnen de Omgevingsverordening.

2.2. Gemeentelijk beleid

2.2.1. Beleidsplan binnenstad

De binnenstad is door de eeuwen heen het centrum geweest van economische activiteiten. Het feit dat er ongeveer evenveel mensen in de binnenstad wonen als er werken, is uniek en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Amsterdam. In 1993 is het beleid voor de binnenstad uiteengezet in het Beleidsplan Binnenstad. De belangrijkste hoofddoelstelling is toen geformuleerd als het versterken van de centrumpositie en het handhaven van de functiemenging. Deze hoofddoelstelling is nog steeds actueel. Andere hoofddoelstellingen zijn:

- behoud van de kwaliteit van het historisch stadsbeeld;
- verbeteren van de veiligheid en de leefbaarheid;
- verbeteren van de bereikbaarheid.

Met de vaststelling van het Meerjarenperspectief Binnenstad in 1999 is een vijfde hoofddoelstelling toegevoegd, namelijk zorgen voor een adequaat activiteiten- en voorzieningenniveau voor bewoners.

Het vinden van de juiste balans tussen wonen, werken en vrijetijdsbesteding en tussen de verschillende economische functies onderling is de voortdurende opdracht voor bestuurders, ondernemers en bewoners van de binnenstad.

Toetsing van het project aan het Beleidsplan Binnenstad

Het voorliggende project draagt bij aan de hoofddoelstelling van het Beleidsplan Binnenstad: de centrumpositie van Amsterdam wordt ermee versterkt. Ook draagt het project bij aan de doelstelling om de bereikbaarheid te verbeteren. Aan de overige doelstellingen doet het project geen afbreuk. Het project is daarmee niet in strijd met het Beleidsplan Binnenstad.

2.2.2. Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad

Het college van B&W heeft eind 2001 de Strategische Visie voor de Amsterdamse binnenstad vastgesteld. De visie bevat een aantal richtinggevende keuzes die de wenselijkheid en onwenselijkheid aangeven van ontwikkelingen die bepalend zijn voor de toekomst van de binnenstad en die zowel kansen als bedreigingen in zich bergen.

Zo is de ontwikkeling benoemd dat de binnenstad exclusiever wordt. Het bestuur wenst hier in beginsel zo min mogelijk in te grijpen, tenzij deze ontwikkeling een afbreuk betekent van de kwaliteiten van de binnenstad. Ook speelt de ontwikkeling dat het binnenstad steeds drukker wordt. Het tegengaan van hinder en overlast kan in belangrijke mate gevonden worden in het vergroten van de verblijfsruimte en het verbeteren van de verblijfskwaliteit voor gebruikers. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit levert een aanzienlijke bijdrage in het verbeteren van de totale leefbaarheid. Het gemeentelijk beleid moet er verder op gericht zijn om de aantrekkingskracht die de binnenstad heeft op grote groepen bezoekers te behouden en tegelijkertijd de negatieve gevolgen daarvan te beheersen. Hierbij gaat het dan met name om verkeersoverlast, vervuiling, geluidsoverlast, en overlast als gevolg van personen die zich misdragen.

Toetsing van het project aan de Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad

Oostenburg transformeert in rap tempo van een rauw en ruw fabriekseiland tot een nieuwe stadswijk waarin wonen, werken en recreëren een plek krijgen. De gemengde woonwerkbuilt die daardoor ontstaat zal vanwege diverse publieke functies bezoekers van buiten de binnenstad trekken. Het gaat daarbij enerzijds om laagdrempelige publieke functies als horeca maar ook om diverse werkfuncties als kantoren en bedrijven. Het beoogde project betreft enkele kleinschalige bouwkundige ingrepen bij het monumentale gebouwencomplex ter plaatse van Stadswerf Oostenburg met bijbehorend gebruik. Door de bouwkundige ingrepen wordt aan de monumentale Van Gendthallen een meer toekomstbestendige functie gegeven. Zoals ook uit hoofdstuk 5 blijkt heeft het project op het gebied van omgevingsaspecten geen nadelige effecten tot gevolg. Andere overlast is, mede gelet op de aard omvang van de toename, niet te verwachten. Het project is daarmee niet in strijd met de Strategische Visie Amsterdamse Binnenstad.

2.2.3. Omgevingsvisie Amsterdam 2050: Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Het project is niet gelegen in de Hoofdgroenstructuur en het project is geen hoogbouw waardoor deze twee onderdelen in het navolgende verder buiten beschouwing blijven.

De visie is gebaseerd op 5 strategische keuzes.

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van de visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Deze ingreep in de structuur van de stad is mogelijk door bedrijventerreinen te ontwikkelen tot bruisende stadsbuurten.
2. Groeien binnen grenzen: Amsterdam streeft naar minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen. Op die manier wordt de kwaliteit van bestaande buurten versterkt, kunnen overal woningen en bedrijfsgebouwen worden verduurzaamd en blijven de kwetsbare landschappen open. Dit kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarnaast is er ruimte voor groei in de naoorlogse wijken van Nieuw-West, Zuidoost en Noord, waar op een slimme manier verdicht kan worden. Een goede woonkwaliteit, met leefbare straten en pleinen en veel plek voor ontmoeting, staat hierbij voorop. Hoogbouw (gebouwen hoger dan 70 meter) concentreert zich rond grotere stations als Bijlmer ArenA, Amstel, Zuid en Sloterdijk en langs het IJ. De stad wordt ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.
3. Duurzaam en gezond bewegen: om ruimte te houden voor groen, spelen en verblijven en voor de fietser en voetganger, moet de auto een stap terug doen. Door verdichting wordt draagvlak gecreëerd voor ov in de hele stad en komen voorzieningen op loop- en fietsafstand. Buurten worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.
4. Rigoreus vergroening: Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Een ander belangrijk doel is tegengaan van hittestress en vergroten van het waterbergend vermogen van de stad.
5. Samen stadmaken: De omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Het stadsbestuur gaat sturen op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen.



Afbeelding: uitsnede omgevingsvisie ter hoogte van projectlocatie (rode ovaal)

De projectlocatie is op de visiekaart aangewezen als 'luwe stadsbuurt' in het 'centrumgebied'.

Centrumgebied

De binnenstad en de aangrenzende buurten in West, Zuid en Oost vervullen binnen de stad en ver daarbuiten een unieke en onvervangbare rol als stadscentrum. Hier ligt een grote opgave om de balans te bewaren tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

Voor de luwe stadsbuurten is de stedelijke ontwikkeling gericht op de ontwikkeling van woonbuurten met een relatief lage dichtheid, een beperkt aandeel niet-woonfuncties en veel ruimte voor groen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Toetsing van het project aan de Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Het beoogde project gaat uit van een versterking van de binnenstedelijke kwaliteiten door enkele bouwkundige ingrepen van de markante Van Gendthallen met bijbehorend gebruik. Deze bouwkundige ingrepen en het bijbehorende gebruik passen weliswaar niet in het geldende bestemmingsplan maar deze afwijkingen leiden niet tot een verstoring van de balans tussen de stedelijke, nationale en internationale centrumfunctie en de lokale betekenis voor bewoners en mensen die er werken.

2.2.4. Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Oostenburg is daarin aangemerkt als een B-locatie. Voor de diverse functies die binnen de Van Gendthallen zijn toegestaan gelden diverse parkeernormen. Zo geldt voorkantoren op B-locaties een maximum parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² op eigen terrein. Er is geen minimum

parkeernorm van toepassing maar werknemers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Ten aanzien van wonen op B-locaties kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren ook een minimum norm te hanteren. Deze zijn als volgt:

- Voor vrije sectorwoningen (koop en huur):
 - o Bij woningen tot 30 m² bvo, een minimumnorm van 0,1 tenzij het project minder dan 100 woningen in deze categorie betreft. In dat geval is de norm 0,0 parkeerplek per woning.
 - o Woningen tussen 30 m² en 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,3 parkeerplek per woning.
 - o Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimumparkeernorm.

Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast geldt dat er rekening dient te worden gehouden met een norm van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren, ongeacht het woningtype.

Voor voorzieningen zoals musea en horeca is aangegeven dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de actuele kencijfers van het CROW. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen.

De parkeernormen gelden ook bij transformatie, tenzij de situatie aanleiding geeft om af te wijken van de parkeernorm. Eén van de situaties die aanleiding kunnen geven tot afwijking is wanneer er sprake is van een functiewijziging bij een (rijks)monument waarbij het onwenselijk is om het monument aan te tasten om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken.

Toetsing van het beoogde project aan de Nota Parkeernormen Auto

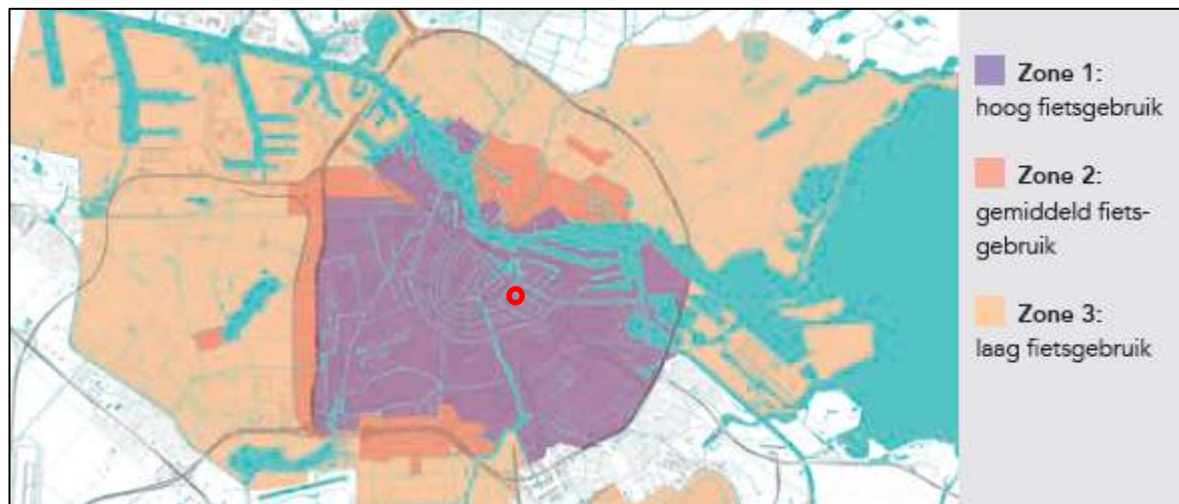
Bij de transformatie van de Van Gendthallen worden circa 85 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Het project voldoet aan de Nota Parkeernormen Auto, zoals ook blijkt uit paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing. Werknemers en bezoekers die met de auto komen kunnen hun auto eventueel ook stallen in het parkeerhuis, elders op Oostenburg. Conform het beleid en ten behoeve van het beperken van de parkeerdruk in de openbare ruimte zal de projectlocatie, net als andere functies op Oostenburg, worden uitgesloten van de mogelijkheid van een vergunning voor parkeren op straat.

2.2.5. Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden onder meer minimale

normen gegeven voor voldoende en goede fietsparkeerplaatsen op eigen terrein bij diverse niet-woonfuncties en richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen voor scooters bij niet-woonfuncties.

De projectlocatie is gelegen in zone 1. Dit is een gebied met een hoog fietsgebruik. Voor diverse functies is een parkeernorm opgenomen.



Afbeelding: zone-indeling, de projectlocatie is met een rode cirkel weergegeven (bron: Nota Parkeren Fiets en Scooter)

De fiets- en scooterparkeerplaatsen dienen ook bij transformatie in principe op eigen terrein te worden gerealiseerd, al dan niet in pandig. In de praktijk zal het niet altijd mogelijk zijn om parkeervoorzieningen te realiseren. In deze gevallen wordt aan de hand van de afwijkingscriteria bepaald of de initiatiefnemers mogen afwijken van de normen. Ook bij functies die overwegend kort parkerende bezoekers aantrekken, is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen.

Toetsing van het beoogde project aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

Bij de transformatie van de Van Gendthallen worden stallingsplaatsen voor fiets en scooter op eigen terrein gerealiseerd (hal 4). In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fiets- en scooterparkeren. Daaruit blijkt dat er voldoende plek is voor het beoogde aantal stallingsplaatsen. Er wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter.

2.2.6. Nota Varen

De Nota Varen is op 9 mei 2019 vastgesteld door de gemeenteraad en geldt voor het gehele binnenwater van de gemeente, exclusief het havenwater. De Nota Varen bestaat uit twee delen. Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het woonbotenbeleid. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden in dit deel uitgewerkt. Deel 2 gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen en ligplaatsen, goederenvervoer over het water en bevat een aantal concrete uitvoeringsacties.

Het uitgangspunt in het vaarbeleid is een duurzaam, evenwichtig en slim gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (passagiersvaart, pleziervaart en transport over water). In het beleid zijn daarom de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart.
- Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en de leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld.
- Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.
- Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te worden.
- Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen.
- Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt - waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.

Om deze doelstellingen te bereiken zijn 18 concrete maatregelen benoemd, waaronder nieuwe locaties op- en afstappen voor passagiersvaart en een versnelling van de transitie naar uitstootvrije passagiersvaart:

- Het is de ambitie van de gemeente om (goederen)transport over het water te stimuleren. Het college zal daarom openbare op- en afstaplocaties aanwijzen die transportvaartuigen (exclusief) mogen gebruiken. Het college is zich ervan bewust dat ook de passagiersvaart voldoende ruimte moet houden om passagiers te laten op- en afstappen. Voor zover het op- en afstaplocaties betreft waar geen opslag noodzakelijk is, zal de gemeente venstertijden bepalen waarbinnen de op- en afstaplocatie exclusief voor goederentransport is bestemd. Buiten die venstertijden is het voor passagiersvaartuigen toegestaan om incidentele afvaarten te doen voor vooraf geboekte groepen passagiers.
- De ambitie is om een versnelling van de transitie naar uitstootvrije passagiersvaart in het centrumgebied te realiseren, evenals uitstootvrij (goederen)transport over water. Daarvoor is voldoende laadinfrastructuur noodzakelijk. Omdat Amsterdam wat betreft transport over water nog in een eerste fase zit, voert de gemeente komende tijd diverse onderzoeken uit. Op basis van deze onderzoeken zal het beleid verder worden vormgegeven.

Toetsing van het beoogde project aan de Nota Varen

Het voorliggende project heeft mede betrekking op het realiseren van een zogenaamd dok voor het over het water transporteren van goederen (o.a. bevoorrading en afval). Daarnaast is er ook plek voor een op- en afstaplocatie voor bezoekers van de Van Gendthallen. In het dok kunnen enkele kleinere pleziervaartuigen afmeren of een wat groter passagiersvaartuig. Deze vaartuigen kunnen gebruik maken van de aanwezige laadinfrastructuur. Doordat alleen bezoekers van de Van Gendthallen er gebruik van zullen maken krijgt de op- en afstaplocatie in het dok een exclusief

karakter .Naar verwachting is er sprake van circa 1.250 bezoekers die dagelijks via het water van en naar de Van Gendthallen worden vervoerd.

Het transport van goederen en bezoekers over het water zal voornamelijk via de noordelijke route Dijksgracht-Wittenburgervaart verlopen en in mindere mate via de zuidelijke route Kattenburgergracht/Wittenburgergracht/Oostenburgergracht-Wittenburgervaart. De genoemde waterwegen hebben een voldoende breed doorvaarprofiel. Zo is het doorvaarprofiel van de Wittenburgervaart ter hoogte van het dok en de aangrenzende waterstoepen 24 meter. Door het exclusieve karakter, de breedte van de doorvaarprofielen en vanwege de ligging buiten de drukke gebieden (aangezien de Wittenburgervaart geen onderdeel is van toeristische vaarroutes of routes voor scheepvaartverkeer) zijn er geen nadelige gevolgen te verwachten voor de leefbaarheid. Het beoogde dok is in overeenstemming met de ambities in de Nota Varen.

2.2.7. Welstandsnota De schoonheid van Amsterdam 2016

Voordat een vergunning voor een bouwwerk wordt verleend, wordt het uiterlijk van het bouwwerk op zichzelf en in relatie tot de omgeving beoordeeld; het moet letterlijk 'wel staan'. De welstandsnota is het inhoudelijk kader voor die beoordeling. De gemeenteraad heeft de welstandsnota op 14 september 2016 vastgesteld.

Doel van de welstandsnota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn waarop het bouwplan wordt beoordeeld.

Orde -1 panden, zoals de Van Gendthallen, zijn rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en panden met een vergelijkbare cultuurhistorische waarde. Voor geregistreerde rijks- en gemeentelijke monumenten geldt: te behandelen als beschermd volgens de Erfgoedwet (voorheen Monumentenwet 1988) dan wel gemeentelijke erfgoedverordening. Voor het casco geldt een restauratieve aanpak. Uitgangspunt bij orde 1 panden is dan ook behoud/restauratie. Bij verbouwing dient te worden uitgegaan van een restauratieve aanpak van de straatgevels en de kap. Oorspronkelijke gevelelementen dienen te worden gehandhaafd en indien nodig hersteld. Hierbij is gebruik van niet-authentieke materialen toegestaan, mits deze visueel volledig overeenkomen met de oorspronkelijke vorm, kleur en detaillering.

Toetsing van het beoogde project aan de Welstandsnota

Het bouwplan is door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) getoetst aan de Welstandsnota. De CRK is akkoord met het bouwplan.

2.2.8. Agenda Duurzaamheid

De op 11 maart 2015 door de gemeenteraad vastgestelde agenda duurzaamheid beschrijft doelstellingen die bij moeten dragen aan de versnelling van de verduurzaming van de stad:

- 20/20/20: In 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt en 20% minder energie verbruikt dan in 2013.
- Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

- Een circulaire economie in gang zetten met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie.
- Amsterdam klimaatbestendig in 2020.
- In 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden.

Toetsing van het beoogde project aan de Agenda Duurzaamheid

Bij de renovatie en verbouw van de Van Gendthallen zullen er maatregelen worden getroffen om het pand te verduurzamen, zoals de toepassing van duurzame bouwmaterialen, het isoleren van daken, wanden en ramen en het gebruik van energiezuinige installaties en verlichting. Ook zal duurzame energie worden opgewekt met behulp van een wko-installatie en een volledig PV-dak. Het streven is om het energielabel van het gebouwencomplex te verbeteren. In paragraaf 5.9 is nader ingegaan op duurzaamheid. Geconcludeerd kan worden dat het project in lijn is met de ambities van de Agenda Duurzaamheid.

2.3. UNESCO Werelderfgoed en beschermd stadsgezicht

Voor toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad liggen de beleidsuitgangspunten nadrukkelijk op het behoud van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad.

2.3.1. Beschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht, dit met uitzondering van de Planciusbuurt en delen van de westelijke en oostelijke eilanden. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. De aanwijzing heeft ertoe geleid dat in de diverse bestemmingsplannen in de binnenstad regels zijn opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. De projectlocatie is niet gelegen binnen beschermd stadsgezicht (zie ook de navolgende subparagraaf).

2.3.2. UNESCO Werelderfgoed

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.

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 kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht. De projectlocatie ligt buiten het bescherm stadsgezicht en daarmee ook buiten de kernzone of de bufferzone van het UNESCO gebied.



Afbeelding: Werelderfgoed grachtengordel Amsterdam, e projectlocatie is met een rode ovaal aangegeven

Als het Werelderfgoed Comité (World Heritage Committee) besluit een erfgoed toe te voegen aan de Lijst van het Werelderfgoed, stelt het Comité, hiertoe geadviseerd door Niet-Gouvernementele Organisaties (NGO's), een "Verklaring van Uitzonderlijke universele waarde" vast. "Uitzonderlijke universele waarde" 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. De verklaring bestaat uit een korte samenvattende beschouwing (synthesis), een beschrijving van de criteria waaraan het erfgoed voldoet, een beschrijving van de manier waarop het erfgoed voldoet aan de voorwaarden (wegingsfactoren) van integriteit (integrity) en echtheid (authenticity) en tenslotte een beoordeling van het systeem waarmee het erfgoed wordt beheerd en beschermd. De huidige instrumenten hiervoor zijn de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en de daarmee samenhangende beschermende bestemmingsplannen. Daarnaast is de methode van cultuurhistorische analyses van groot belang om randvoorwaarden aan initiatieven te kunnen stellen.

De bestaande Van Gendthallen op de projectlocatie zijn rijksmonument en daardoor aangewezen als orde 1. Uitgangspunt bij orde 1 panden is behoud/restauratie.

Conclusie beschermd stadsgezicht en UNESCO Werelderfgoed

Het project is gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en de kernzone of de bufferzone van het UNESCO gebied. Daarnaast gaat het project uit van renovatie en enkele bouwkundige aanpassingen

van het rijksmonument. Over deze bouwkundige aanpassingen vindt overleg plaats met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Monumenten en Archeologie.

3. Het project

3.1. Historische ontwikkeling van de locatie²

De projectlocatie is gelegen op Oostenburgereiland, welke samen met Kattenburg en Wittenburg onderdeel uitmaakt van de oostelijke eilanden. In het navolgende wordt eerst ingegaan op de algemene historische ontwikkeling van Oostenburg, vervolgens wordt ingezoomd op de projectlocatie zelf.

3.1.1. Algemene historische ontwikkeling Oostenburg

- Eerste fase: aanleg van de Oostelijke eilanden

In de Gouden Eeuw ontpopte Amsterdam zich tot een van de belangrijkste handelsmetropolen van de wereld. Met het explosief stijgende aantal inwoners en de uitbreiding van de handelsorganisaties was er grote behoefte aan woonruimte en industrieterreinen. Tussen 1585 en 1663 werd de stad maar liefst vier keer uitgebreid.

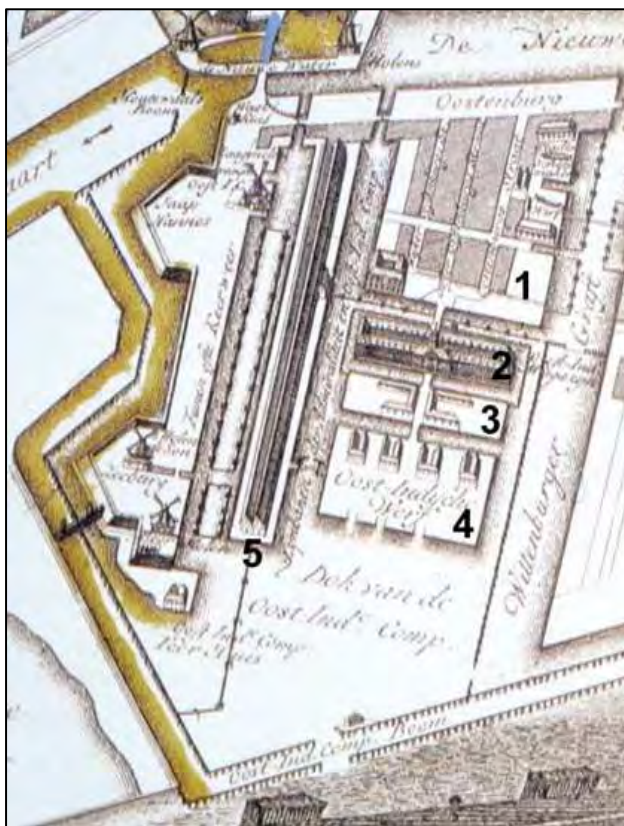
De voormalige haveneilanden Oostenburg, Kattenburg en Wittenburg zijn vanaf 1649 aangelegd in een kamvormige structuur, in een schuine hoek ten opzichte van de Nieuwe Vaart. Oostenburg is daarbij als laatste van de drie eilanden aangelegd. De geïsoleerde positie van de eilanden ten opzichte van de woongrachten, werd behalve door de Nieuwe Vaart, vanaf 1672 (start Hollandse Oorlog) in de hand gewerkt door stagnatie in de woningbouw. De woonbestemming van het oostelijk deel van de grachtengordel kwam goeddeels te vervallen. Daarvoor in de plaats werd de Plantage aangelegd waardoor tussen de Oostelijke eilanden en de grachtengordel letterlijk en figuurlijk een grote afstand ontstond. Tezamen met het Kadijkeiland aan de stadskant van de Nieuwe Vaart werden de Oostelijke 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.

² Bronnen: toelichting bestemmingsplan 'Stadswerf Oostenburg' en Cultuurhistorische analyse door Braaksmas & Roos Architectenbureau



Afbeelding: de Oostelijke eilanden na de aanleg, Stadswerf Oostenburg is met een witte belijning aangegeven

Van de drie eilanden is Oostenburg het meest functioneel ontworpen. Het was vanaf circa 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 navolgende afbeelding). Deze werfeilanden waren alle per schip bereikbaar en onderling met elkaar verbonden via bruggen.



Afbeelding: 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)

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.

Aan het einde van de 18^{de} eeuw kwam er een einde van het VOC-tijdperk. Eén van de belangrijkste oorzaken van het teruglopen van de winst en de uiteindelijke opheffing van de VOC was de groeiende Franse en Engelse concurrentie. De VOC kampte met grote schulden. Na de oprichting van de Bataafse Republiek in 1795 werd besloten tot een officieel einde van de VOC. De werf op Oostenburg werd stilgelegd. Tijdens de Franse bezetting raakte het terrein op Oostenburg verder in verval.

Oorspronkelijk waren de drie eilanden Oostenburg, Kattenburg en Wittenburg 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 een langgerekte 'eilandenboulevard'.

- Tweede fase: de industriële revolutie

Aan het begin van de 19^e eeuw was Oostenburg een afgelegen en moeilijk bereikbaar gebied. Het eiland was vrij klein en op ongeveer 800 meter van de Oostenburgergracht braken de golven van het IJ tegen de palenrij voor de verlaten werf van de VOC. Geleidelijk aan werd Oostenburg in de eerste decennia van de 19^e eeuw door de marine overgenomen, die er een nieuwe geschutswerf inrichtte. Tegelijkertijd ontstond er een nieuwe innovatieve bedrijvigheid in het Oostelijk Havengebied, aangewakkerd door 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. Dit leidde op Oostenburg tot de vestiging van de Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen. Het in 1826 opgerichte bedrijf was rond 1850 één 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 een vroege vorm van sociale woningbouw (1874, arbeiderswoningen voor de

fabrieksarbeiders). De drie geschakelde eilanden werden versmolten tot één eiland dat aan de west- en noordkant flink werd uitgebreid.

Tijdens de industriële revolutie bleef het perifere karakter van de eilanden voelbaar, ook al verschoven de havenactiviteiten verder naar het oostelijk en het westelijk havengebied. In de 19e eeuw is de oorspronkelijke oriëntatie van de Oostelijke eilanden op het IJ verdwenen door de aanleg van de spoorbaan op een dijk vanaf het nieuwe Centraal Station naar het oosten. Het eiland werd daarbij tot aan de dijk aangeplempt en groeide vast aan de spoordijk. Het oorspronkelijke karakter van een door water omsloten eiland veranderde tot een gebied tussen twee vaarten met een smalle dwarsverbinding. De Oostenburgervaart stond niet meer in verbinding met het IJ, maar was een binnenwater geworden terwijl de boog naar Utrecht ter hoogte van Oostenburg een barrière vormde. De aanleg van een industrieel spoorlijntje (1877) over de eilandenboulevard zorgde er tezamen met de Nieuwe Vaart voor dat Oostenburg ook aan de stadskant afgesloten werd.



Afbeelding: detail van de kaart van Amsterdam uit 1896 waarbij de Oostelijke eilanden zijn omringd door het spoor, Oostenburg is aangeplempt tot aan de spoordijk en de Rijksgeschutswerf, de NSM en de NFWS op het eiland zijn gevestigd

Na faillissement van de Koninklijke Fabriek voor Stoom- en andere Werktuigen in 1891 volgde een doorstart onder de naam Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel (in 1929 verkort tot Werkspoor). De scheepswerf op het noordelijke gedeelte van het fabrieksterrein lag na de doorstart braak. Vanaf 1894 werd dit terrein gehuurd door de nieuw opgerichte NV Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM), de werf die in de eerste helft van de 20e eeuw zou uitgroeien tot één van de grootste scheepswerven ter wereld. Binnen twintig jaar was de oppervlakte van de werf meer dan verdrievoudigd en het bedrijf nam het gehele terrein tussen de Wittenburgervaart, de Oosterdoksdiijk en de Conradstraat in beslag.

Na meer dan dertig jaar op de modernste wijze schepen tot een lengte van 159 meter te hebben gebouwd kwam door nog verdere schaalvergroting een einde aan de scheepsbouwactiviteiten op het Oostenburgereiland. De doorvaart van het Oosterdok naar het IJ werd te smal voor de steeds groter wordende schepen. Tussen 1919 en 1926 verhuisde de NSM geleidelijk naar een geschiktere locatie aan de noordkant van het IJ.

Na de verhuizing van de NSM werd pas de volgende grote stap in de gebiedsexpansie van Werkspoor mogelijk, toen het noordelijke terrein vrij kwam. In de jaren '30 werden op een deel van dit terrein nieuwe gebouwen gerealiseerd. Met deze uitbreiding verschoof het fabrieksterrein van Werkspoor steeds verder richting het spoor. Halverwege de twintigste eeuw was Oostenburg volledig in gebruik door Werkspoor.



Afbeelding: luchtfoto van Oostenburg vanuit zuidelijke richting, 1957 (bron: Aviodrome)

- Derde fase: sanering en stadsvernieuwing

Vanaf de tweede helft van de twintigste eeuw veranderden de werkzaamheden van Werkspoor (sinds 1954 Verenigde Machinefabrieken Stork-Werkspoor) op Oostenburg van zware machine-industrie naar technische dienstverlening, onderhoud en montagewerkplaatsen. Daarvoor worden nog verschillende uitbreidingen en nieuwe gebouwen ontwikkeld, totdat de fabriek in de jaren '90 definitief van Oostenburg vertrok. Het zuidelijk deel van Oostenburg, aan de zijde van de Oostenburgergracht, was al in de jaren '80 vrijgekomen.



Afbeelding: luchtfoto van Oostenburg vanuit oostelijke richting, 1987 (bron: SAA)

Op de andere Oostelijke eilanden vond verpaupering, sloop en nieuwbouw van de (arbeiders)woningen plaats. Achter de Eilandenboulevard werden Kattenburg en Wittenburg in de jaren '70 feitelijk geheel nieuw ingericht (stadsvernieuwing). Oostenburg behield op het noordelijk deel in grote trekken de structuur van het Werkspoorverleden ook al werden veel gebouwen afgebroken. In het noordelijk deel werd in 2004 het bedrijfsverzamelgebouw INIT gerealiseerd.



Afbeelding: luchtfoto Oostenburg en omgeving voorafgaand aan de transformatie (bron: werkboek Stadswerf Oostenburg)

In het zuidelijk deel van Oostenburg ontstond een mengvorm van het industriële verleden en sociale woningbouw uit het laatste kwart van de negentiende en de twintigste eeuw.

Als gevolg van het vertrek van de havens uit het Oostelijk Havengebied kreeg het gebied ten noorden van de Oostelijke Eilanden een woonfunctie. Doordat ook de spoorlijntjes over de eilandenboulevard zijn verdwenen en de Plantagebuurt is uitgegroeid tot gewild woongebied was de situering van de Oostelijke eilanden in de stad niet langer meer perifeer.

In 2004 werd woningcorporatie Stadgenoot eigenaar van de Van Gendthallen (zie ook subparagraaf 3.1.2). 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 laatste kavel is in 2017 door het Rijksvastgoedbedrijf verkocht aan een ontwikkelaar.

3.1.2. Projectlocatie

De huidige verschijningsvorm van de vijf geschakelde fabriekshallen op de projectlocatie kwam in verschillende bouwfasen tot stand, tussen 1897 en 1938. Zoals kenmerkend voor de gebouwen op het Werkspoorterrein kregen de hallen een langgerekte vorm, opgebouwd uit sobere bakstenen gevels en een constructie van hout en staal waarbinnen een flexibel programma mogelijk was.

De bouw van de eerste drie hallen aan de Wittenburgervaart kan worden gezien als de eerste grote uitbreiding van de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwagematerieel. De fabrieksgebouwen waren nodig voor het verwerken van een order van de Nederlands-Zuid-Afrikaansche Spoorwegmaatschappij voor de bouw van veertig locomotieven en vierhonderd goederenwagens. Architectenbureau A.L. van Gendt en Zonen werd opdracht verleend om het ontwerp te maken voor drie gekoppelde fabriekshallen.



Afbeelding: zicht op de drie hallen naar ontwerp van A.L. van Gendt en Zonen, tussen 1900 – 1920 (bron: SAA)

De eerste drie fabriekshallen boden plaats aan een ketelmakerij, een gieterij en een ijzerconstructiewerkplaats.

Tussen 1903 en 1905 volgden het eerste deel van hal 5, de locomotiefstelplaats, en het eerste deel van hal 4, de turbinestelplaats. Zowel hal 4 als hal 5 werd in 1909-1910 uitgebreid en in lengte ongeveer verdubbeld. Hal 4 en 5 waren na verlenging ongeveer half zo lang als de eerste drie hallen.

In 1922 brak er brand uit waardoor gedeelten van hal 3, 4 en 5 zwaar beschadigd raakten. Direct na de brand werden de hallen hersteld dan wel nieuw gebouwd onder leiding van architect Gerrit J. Langhout (1879-1962). De architect was ook verantwoordelijk voor de verderop gelegen, moderne Werkspoorhallen uit 1931 en 1939. Bij het herstel van de hallen 3, 4 en 5 was het oorspronkelijke ontwerp van architectenbureau Van Gendt het uitgangspunt. Bij het herstel van hal 5 werd deze wel direct verlengd naar het zuiden, zodat deze even lang werd als hallen 1 t/m 3. In 1938 werd uiteindelijk ook hal 4 verlengd.



Afbeelding: luchtfoto van de vijf hallen (zuidelijke en oostelijke gevels) na verlenging van hal 4, 1938 (bron: SAA)

De jaren na de bouw van de vijf hallen was het gebruik ervan continue aan verandering onderhevig. De hallen functioneerden als het ware als een schil rondom een vijftal flexibel indeelbare vloeren die telkens voor andere doeleinden konden worden ingezet. Werkspoor, vanaf 1954 gefuseerd met Stork onder de naam De Verenigde Machinefabrieken (VMF), produceerde onderdelen en machines voor organisaties wereldwijd; van locomotieven, stoom- en drukketels, bewegingswerken voor hefbruggen, ventilatoren en postsorteer machines tot transporttanks, reservoirs, ploegen, en gespecialiseerd materieel voor fabrieken wereldwijd zoals theedrogers voor een theefabriek in Atjeh Indonesië. Aan- en afvoer van goederen vond voornamelijk plaats via het water en/of het spoor.

Na het vertrek van de fabriek in de jaren '90 kwamen de Van Gendthallen leeg te staan. In 2004 werd woningcorporatie Stadgenoot eigenaar van de Van Gendthallen. Stadgenoot heeft in een deel van de Van Gendthallen een aantal jaren ruimte geboden aan allerlei bedrijfsmatige en culturele activiteiten. In 2013 zijn de hallen gekocht door Van Gendthallen B.V.

3.2. Beschrijving bestaande situatie

De projectlocatie bevindt zich in het zuidwesten van transformatiegebied Stadswerf Oostenburg. In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op de stedenbouwkundige en functionele structuur in de directe omgeving en vervolgens op de situatie van de projectlocatie zelf.

3.2.1. Stedenbouwkundige en functionele structuur omgeving projectlocatie

- Oostelijke eilanden

De Oostelijke eilanden Kattenburg, Wittenburg en het zuidelijk deel van Oostenburg (ook wel oud-Oostenburg genoemd) kenmerken zich voornamelijk als woonbuurt. De hoofdverbinding tussen de eilanden wordt gevormd door de zogenaamde 'Eilandenboulevard', die bestaat uit de Kattenburgergracht, de Wittenburgergracht en de Oostenburgergracht. Het is een drukke verkeersader die de binnenstad via de Cruquiuskade en de Sarphatistraat-Zeeburgerstraat verbindt met Amsterdam-Oost. De Kattenburgerstraat en de Czaar Peterstraat vormen belangrijke doorgaande noord-zuid verbindingen.

In vergelijking met andere delen van de binnenstad zijn op Kattenburg, Wittenburg en het zuidelijk deel van Oostenburg weinig voorzieningen aanwezig. De meeste winkels, restaurants en cafés bevinden zich langs de Eilandenboulevard en in de nabij gelegen Czaar Peterstraat. 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 gewoond kan worden. Op het naast de Czaar Peterbuurt gelegen Funenterrein is een nieuwe woonwijk aangelegd, die door de specifieke bebouwing als onderdeel van de toekomstige parkstrook een geheel eigen karakter heeft.

Anders dan Kattenburg en Wittenburg is Oostenburg momenteel 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 wordt momenteel in rap tempo getransformeerd tot een nieuw woonwerkgebied: Stadswerf Oostenburg. Het woonwerkgebied bestaat uit enkele deelgebieden en enkele te behouden bestaande gebouwen.



Afbeelding: Stadswerf Oostenburg in vogelvucht, gezien vanuit noordelijke richting en voorafgaand aan de inmiddels gestarte bouwactiviteiten (bron: Google Earth)

- Stadswerf Oostenburg

In de huidige situatie zijn op Stadswerf Oostenburg nog enkele elementen aanwezig die herinneren aan 3,5 eeuw historie op Oostenburg. De huidige verschijningsvorm wordt grotendeels gevormd door de periode van zware machine-industrie, waarbij de “eilanden” van de voor- en achterfabriek worden gescheiden door de Oostenburgerdwarsvaart. Door aanplemping aan de noord- en zuidkant en de verdere ontwikkeling van de Czaar Peterbuurt is Oostenburg volledig versmolten met het de langgerekte eilandstrook, met enkel het binnenwater van de Oostenburgervaart ertussen. De oorspronkelijke structuur met drie langgerekte straten, is grotendeels verloren gegaan. Enkel de Oostenburgervoorstraat is nog aanwezig.

Het noordelijk deel van Oostenburg wordt nog steeds gekenmerkt door z’n langgerekte structuur die vanaf de Oostenburgerdwarsvaart reikt tot aan het spoor. De weg vanaf de brug over de Oostenburgerdwarsvaart langs de Van Gendthallen vormt op het terrein nog steeds een belangrijke verbinding. Het water van de Wittenburgervaart, de Oostenburgerdwarsvaart en de Oostenburgervaart vormt in de huidige situatie een belangrijk structurerend element dat bijdraagt aan de historische beleving van Oostenburg als eiland.

Hoewel de stedenbouwkundige structuur met name gevormd wordt door de periode van de machine-industrie, zijn er op het noordelijk deel van Oostenburg nog enkele tastbare getuigen van de gebruiksgeschiedenis. Zo zijn uit de NSM-periode nog delen van de ommuring van het terrein bewaard gebleven, alsmede het schaftlokaal aan de Conradstraat (tegenwoordig restaurant Rosa & Rita). Uit de periode van de zware machine-industrie dateren de voormalige Werkspoorhallen (tot 1 augustus 2014 in gebruik geweest voor theatervoorstellingen en zakelijke evenementen, georganiseerd door de Amsterdam Convention Factory/De Theaterfabriek) en het voormalige

ketelhuis (tegenwoordig Roest). Het grootste bewaard gebleven ensemble van gebouwen uit deze periode is de aaneenschakeling van de vijf hallen naar ontwerp van A.L. van Gendt (zie subparagraaf 3.2.2). De geschakelde hallen zijn aangewezen als rijksmonument. Tenslotte is de oudste van de voormalige Werkspoorhallen (1929) op 5 januari 2016 aangewezen als gemeentelijk monument.



Afbeelding: Het Poortgebouw (Rosa en Rita)



Afbeelding: Koudgasgebouw (Roest) met daarachter de Van Gendthallen



Afbeelding: blauwe bokken en Werkspoorhallen

In 2004 is op Stadswerf Oostenburg het zogenaamde INIT gebouwd. Dit bedrijfsverzamelgebouw is centraal op Stadswerf Oostenburg gelegen en een belangrijk structurerend element uit de huidige gebruikperiode van Oostenburg. Met z'n zeer grote schaal, hoge dichtheid en flexibel ruimtegebruik sluit het gebouw in principe aan bij de schaal en ontwerpprincipes van het voormalige Stork-Werkspoor terrein.

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

het INIT-gebouw en de spoordijk was tot voor kort in gebruik als parkeerterrein maar eind 2018 is hier gestart met de bouw van een parkeerkuis, gevolgd door woningen in 2019.



Afbeelding: INIT, gezien vanaf de Conradstraat

Enkele jaren geleden is gestart met de transformatie van Stadswerf Oostenburg naar een gemengd woonwerkgebied. Momenteel worden de deelgebieden VOC-kade, Dijksgracht en Oostenburgervaart bebouwd. De bebouwing van deelgebied Lijnbaan volgt in een later stadium.



Afbeelding: de deelgebieden van Stadswerf Oostenburg, de witte gebouwen zijn bestaande (en te handhaven) gebouwen

De nieuwbouw biedt plek aan een gevarieerd programma van circa 1.700 woningen, werken (kantoor- en bedrijfsruimtes), voorzieningen (o.a. horeca en parkeren) en een hotel met circa 300 kamers. Qua omvang, positionering, uitstraling, hoogte (tussen de 19 en 26 meter) en programma zal de nieuwbouw een sterk nieuw bepalend en structurerend element worden op Oostenburg.



Afbeelding: impressie van een deel van de nieuwbouw op Stadswerf Oostenburg, gezien vanuit zuidoostelijke richting

3.2.2. Projectlocatie

Het complex van de Van Gendthallen bestaat uit vijf geschakelde hallen, welke haaks op de Oostburgerdwaarsvaart zijn gesitueerd en evenwijdig aan de Wittenburgervaart zijn gelegen. De geschakelde en langgerekte hallen hebben een rechthoekig grondplan, zijn gezamenlijk circa 85 meter breed en hebben een lengte van circa 155 meter. Het totale grondoppervlak bedraagt circa 13.000 m² en het totaal bruto vloeroppervlak bedraagt door de aanwezigheid van enkele tussenvloeren circa 15.500 m². De vijf hallen zijn alle voorzien van een kap met lichtstraten over de gehele lengte. De goot- en bouwhoogte en de breedte varieert per hal. Zo zijn de hal langs de VOC-kade en de middelste hal lager dan de overige drie hallen. De vijf hallen hebben gemetselde gevels. De hallen verkeren in zeer slechte staat en onlangs is daarom gestart met enkele renovatiewerkzaamheden.



Afbeelding: schematische weergave van de noordoostelijke gevels van de 5 bestaande hallen



Afbeelding: de zuidwestgevel van de Van Gendthallen (links) en de langs de Oostenburgermiddenstraat gelegen zuidoostgevel (rechts)

De Van Gendthallen zijn sinds 2001 aangewezen als rijksmonument en momenteel in afwachting van een nieuwe invulling.



Afbeelding: interieur noordelijke deel hal 5, gezien in zuidelijke richting

3.3. Planbeschrijving

Het complex van de Van Gendthallen vormt een van de laatste overblijfselen van het industriële verleden op Oostenburg. De hallen vormden van oudsher het kloppend hart van het Werkspoortterrein in Amsterdam, centraal gelegen op het eiland en direct verbonden met het water. Bijna honderd jaar lang stond het complex ten dienste van spectaculaire ontwikkelingen en innovaties in de machine-industrie. In de hallen werden geavanceerde locomotieven gebouwd, schepsschroeven gegoten, de eerste dieselmotoren gemaakt en over de hele wereld verspreid.

Het complex is de laatste jaren grotendeels niet meer in gebruik geweest. De bedoeling is al geruime tijd om de waardevolle Van Gendthallen een nieuwe toekomstbestendige invulling te geven, als onderdeel van de grootschalige gebiedstransformatie van Stadswerf Oostenburg.

Om met de van Gendthallen optimaal te kunnen inspelen op de vraag en de behoefte die nu en in de toekomst leeft, is het streven om het complex op geleide van de activiteiten die er plaatsvinden, te ontwikkelen. Dit is als het ware een voortzetting van de dynamiek, het gebruik en de verschillende productieprocessen die in het verleden in de hallen hebben plaatsgevonden. Doel is, om een praktisch bruikbaar gebouw van deze tijd te creëren dat flexibel kan inspelen op de toekomstige behoefte: een inbouw voor de hallen die op organische wijze kan groeien, krimpen, of verplaatst kan worden. Er is daarbij gekozen voor een gefaseerde ontwikkeling waarbij het herstel van het casco en de ontwikkeling van een multimodaal grid de eerste fase vormen. Voor de inbouw wordt een functieplan ontworpen met bandbreedtes, gebaseerd op het minimale- en maximale laadvermogen en in afstemming met de kernwaardes van het monument.

Braaksma & Roos Architectenbureau heeft in opdracht van de eigenaar van de Van Gendthallen een strategie opgesteld (projectnummer 1719, d.d. 15 oktober 2019 en d.d. 3 november 2020, zie bijlagen). Ook is er een indicatief vlekkenplan opgesteld waarin de beoogde bvo's een plek hebben gekregen in de Van Gendthallen (projectnummer 1719, d.d. 23 maart 2021, zie bijlage). In het navolgende zal eerst in worden gegaan op de visie die ten grondslag ligt aan de beoogde herontwikkeling, vervolgens op het functieplan en tenslotte op de bouwkundige ingrepen.

3.3.1. Visie

- Katalysator in de stad

Van oudsher vormden de Van Gendthallen het dynamische hart van de machine-industrie op Oostenburg. De vijf verschillende geschakelde hallen werden ontworpen en steeds opnieuw aangepast als schil voor een divers en altijd veranderend programma. De flexibiliteit en adaptiviteit is dan ook een belangrijke kwaliteit van de hallen want dat maakte de productiemogelijkheden voor Werkspoor vrijwel eindeloos.

Vanuit dat gegeven spreekt het voor zich dat het monumentale complex de potentie heeft om in de toekomst opnieuw ruimte te bieden aan een energiek, flexibel en polyvalent gebruik, voortkomend uit de unieke kwaliteiten van de individuele hallen en verankerd in de nieuwe stedelijke context van Oostenburg: publiek en besloten, commercieel en cultureel/maatschappelijk, denken en maken - in

een creatieve mix met elkaar verbonden. Het complex van industriële hallen kan, net als voorheen, een grote verscheidenheid aan activiteiten faciliteren. De herontwikkeling van de Van Gendthallen is een opgave tot strategische verdichting die de kracht van de hallen zal kunnen versterken.

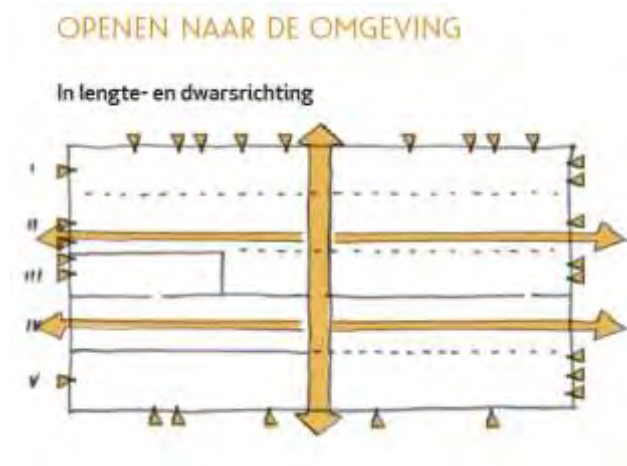
Innovatie is altijd de drijvende kracht geweest achter de ontwikkeling van de Van Gendthallen. Ook in de toekomst kunnen de Van Gendthallen ruimte bieden aan creativiteit en innovatie. Het kan opnieuw een plek worden waar innovatie en ontwikkeling zal plaatsvinden in de vorm van kantoren en bedrijfsruimtes voor o.a. startups en scale-ups.

De ambitie is om een energieneutraal complex te realiseren. Daarmee zal het complex van de hallen het nieuwe gebruik in de toekomst weer optimaal gaan faciliteren. De aanpak van het daklandschap speelt daar een belangrijke rol in. Door de enorme lichtstraten in te zetten als zowel zonnecollectoren en zonwerende lamellen kan het dak energie opwekken én warmte binnen de hallen reguleren. Met het herstellen van de in het verleden verwijderde stoomkappen zal de ventilatie op een vanzelfsprekende en natuurlijke wijze worden geregeld en wordt tegelijkertijd het iconische profiel van de hallen hersteld.

- Ontwerpthema's

De architectuur van de Van Gendthallen wordt gekenmerkt door een sobere, verfijnde vormgeving. Tegelijkertijd zijn de gebouwen een eeuw lang gemoderniseerd en aangepast aan steeds weer veranderend gebruik. Vanuit de pragmatiek van de industriële functie werden nieuwe gevelopeningen gemaakt, deuren dichtgezet en daken aangepast, soms zonder rekening te houden met de harmonische opzet van de schil. Zowel de verfijning en harmonie van de oorspronkelijke opzet als de pragmatiek van de aanpassingen horen bij het verhaal van het monument. Bij herontwikkeling en restauratie van de Van Gendthallen is het uitgangspunt dan ook om te zoeken naar een goede balans tussen het behoud en herstel van de representatieve uitstraling en eenheid van het complex enerzijds, en het omarmen van de rauwe gelaagdheid van de pragmatische aanpassingen anderzijds.

Vanuit het nieuwe gebruik zal het nodig zijn om het gebouw stevig te verankeren in de nieuwe context van de stadswijk. Een goede toegankelijkheid van het alzijdige complex is daarbij essentieel. Daarbij zullen de bestaande toegangen in de kop- en langsgevels optimaal worden benut, maar zullen ook nieuwe ingrepen op verschillende plekken nodig zijn. Nieuwe toegangen worden afgestemd op het stramien, de vormtaal en materialisering van het monument, met respect voor de ritmiek en relatieve beslotenheid van de langsgevels.



De beleving binnen de vijf hallen wordt sterk bepaald door de ritmiek van de stalen kolomconstructies, gemetselde langsgevels en kapconstructies met lichtstraten. De lange lengte en hoge hoogte van de hallen levert bijzondere zichtlijnen op, zowel in de lengte-richting als diagonaal door de hallen heen. Het invallend daglicht door de ramen in de langsgevels en de daklichten draagt daarnaast sterk bij aan de beleving van de ruimten. In het nieuwe programma is het koesteren en versterken van deze ruimtelijke beleving een fundamenteel uitgangspunt.

Een ander uitgangspunt is het koesteren van de essentiële dwarsverbinding door de hallen; naast de sterke lengteverbinding in noord-zuid richting zorgt de dwarsas door het midden van de vijf hallen voor een sterke onderlinge samenhang. Deze wordt in het nieuwe programma geactiveerd.

De continue aanpassing van het gebruik is goed afleesbaar in de gevels en de vloeren, waarin zich een grote verscheidenheid aan materialisering, niveauverschillen en afwerkingen toont. Uitgangspunt is om op een pragmatische en duurzame wijze gebruik te maken van het bestaande gebouw, haar artefacten om nieuw flexibel gebruik mogelijk te maken.

De oorspronkelijke industriële functie van de hallen wordt tastbaar met de vele artefacten die nog aanwezig zijn; de verschillende oude installaties, leidingen, ingebouwde kantoorgebouwtjes, schachten, hijsconstructies, bovenloopkranen en coderingen dragen sterk bij aan de beleving van het verhaal van het complex. Het koesteren en opnieuw activeren van deze elementen is een uitgangspunt bij herontwikkeling.

3.3.2. Functieplan

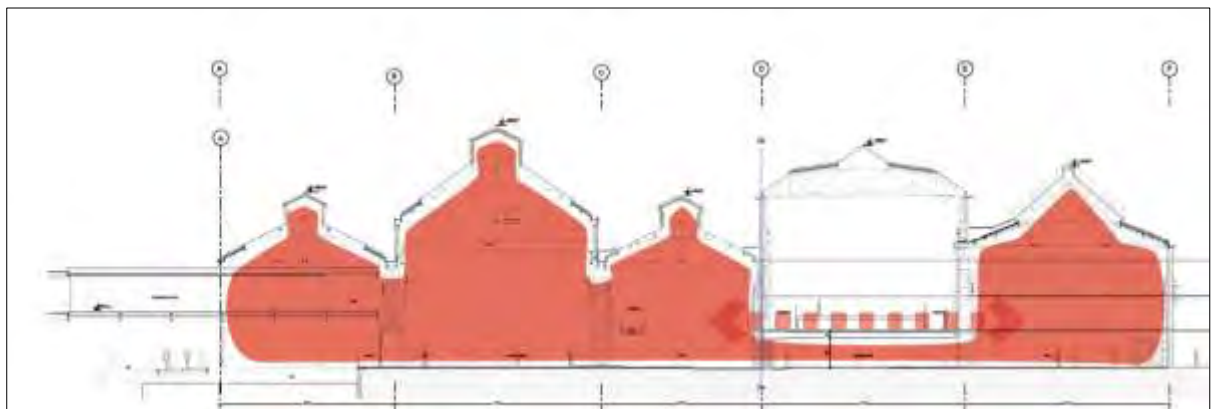
Om het monumentale complex te koesteren en opnieuw te activeren is het van belang om een toekomstig nieuw programma op logische wijze te laten voortkomen uit het karakter van de hallen. De manier van verdichten van de hallen zal in sterke mate worden bepaald door de verschillende ruimtelijke kwaliteiten.

- Verdichting (laadvermogen)

Om tot een nieuwe programmatische indeling van de hallen te komen is gestudeerd op verschillende denkrichtingen en modellen. De oorspronkelijke dwarsas is daarbij in alle gevallen als essentiële dwarsverbinding ingezet; de publieke ruggengraat van het complex. Om een alternatieve route door de hallen te creëren is daarnaast in alle modellen een lengte-as gecreëerd, die de verbinding tussen de kopgevels legt.

Voor de strategische verdichting is uiteindelijk gekozen voor een model dat optimaal aansluit bij de ambitie om de Van Gendthallen te activeren met energiek, polyvalent gebruik en tegelijkertijd het karakter van de individuele hallen te koesteren en te versterken: het dwalende karakter van hal I, II en III, de monumentale leegte van hal IV en de pragmatische verdichting van hal V.

Hal I en II worden verbonden en zullen strategisch worden verdicht, dit om hal III en IV meer open te kunnen laten in haar bestaande structuur. In hal IV zal een deels verhoogd maaiveld worden gerealiseerd waaronder de parkeervraag voor auto en fiets kan worden opgelost. De dwars-as is een verbindingsas in de breedte van de hallen die de verschillende programma's aan elkaar knoopt. Voor de nadere toelichting op de mogelijke verdichting per hal volgens het hybride model wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.4 in de strategie die door Braaksma & Roos Architectenbureau is opgesteld (zie bijlage).



Afbeelding: metrages en percentages per hal na verdichting

Het totale bruto vloeroppervlak van de Van Gendthallen bedraagt 27.000 m² bij maximale verdichting, inclusief bouwkundige ingegrepen (zie paragraaf 3.4).

- Programma

Voor de invulling van de hallen is het de ambitie om binnen het hiervoor genoemde totale bruto vloeroppervlak van 27.000 m² een rijke functiemix te creëren waarbij gebruikers elkaar versterken; dit leidt tot een bruisend nieuw hart op Oostenburg. Innovatieve, creatieve en duurzame partijen en partijen die een maatschappelijke bijdrage leveren genieten daarbij de voorkeur.

Voor invulling van de Van Gendthallen wordt uitgegaan van de volgende functies:

- Kantoren, bedrijven: De eigenaar van de Van Gendthallen is naast initiatiefnemer van het project ook eigenaar en partner van enkele startups, innovatieve partijen en bedrijven voor de maakindustrie. Deze zullen zich waarschijnlijk in de toekomst in de hallen vestigen. Naast deze bedrijven worden andere kantoren en bedrijven gezocht die qua DNA bij het programma passen. De flexibele invulling maakt de locatie uitermate geschikt om de volgende fase van een startup naar scale-up te faciliteren.
- Cultuur: Qua cultuur en publieke functies wordt de mogelijkheid onderzocht om een expositieruimte te vestigen in de hallen voor onder andere (toegepaste) kunst en (industriële) ontwerp. Dit in aansluiting met de ambitie van de initiatiefnemer om ondernemerschap, technologie, kunst, de maakindustrie en onderzoek en ontwikkeling te verbinden en dit ook aan het publiek te tonen in de vorm van (kunst)werken.
- Horeca, detailhandel: Er is ook behoefte aan kleinschalige horeca en detailhandel (bijv. een warme bakker) voor de gebruikers en bezoekers van de Van Gendthallen en waar passanten en bewoners uit de buurt en de rest van de stad welkom zijn.
- Wonen en mobiliteit: Overige functies zijn een beperkt aantal (bedrijfs- en/of atelier)woningen, en parkeerplekken voor auto en fiets ten behoeve van de diverse functies in de Van Gendthallen.
- Publiek, vergroening: Gebruikers en bezoekers van de hallen zullen via een (semi)publieke route, die wordt aangelegd door het gebouw heen, de betreffende functies kunnen bereiken. Streven is, om op deze route een groene zone met verschillende zichtlijnen door de hallen te creëren.

De beoogde functies voor de Van Gendthallen zijn grotendeels al mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Voor sommige functies gelden echter beperkingen in de omvang of is het gebruik niet toegestaan. Voor deze functies is in 28 mei 2021 een vergunning 'strijdig gebruik bestemmingsplan' verleend. De vergunning heeft betrekking op:

1. het overschrijden van het toegestane bvo kantoren met maximaal 9.000 m²;
2. het overschrijden van het maximum aantal vestigingen horeca 3 en 4 met 1;
3. het gebruik als wonen (maximaal 6 woningen met een totaal bvo van 1.050 m²).

3.3.3. Bouwkundige ingrepen gebouwencomplex en VOC-kade

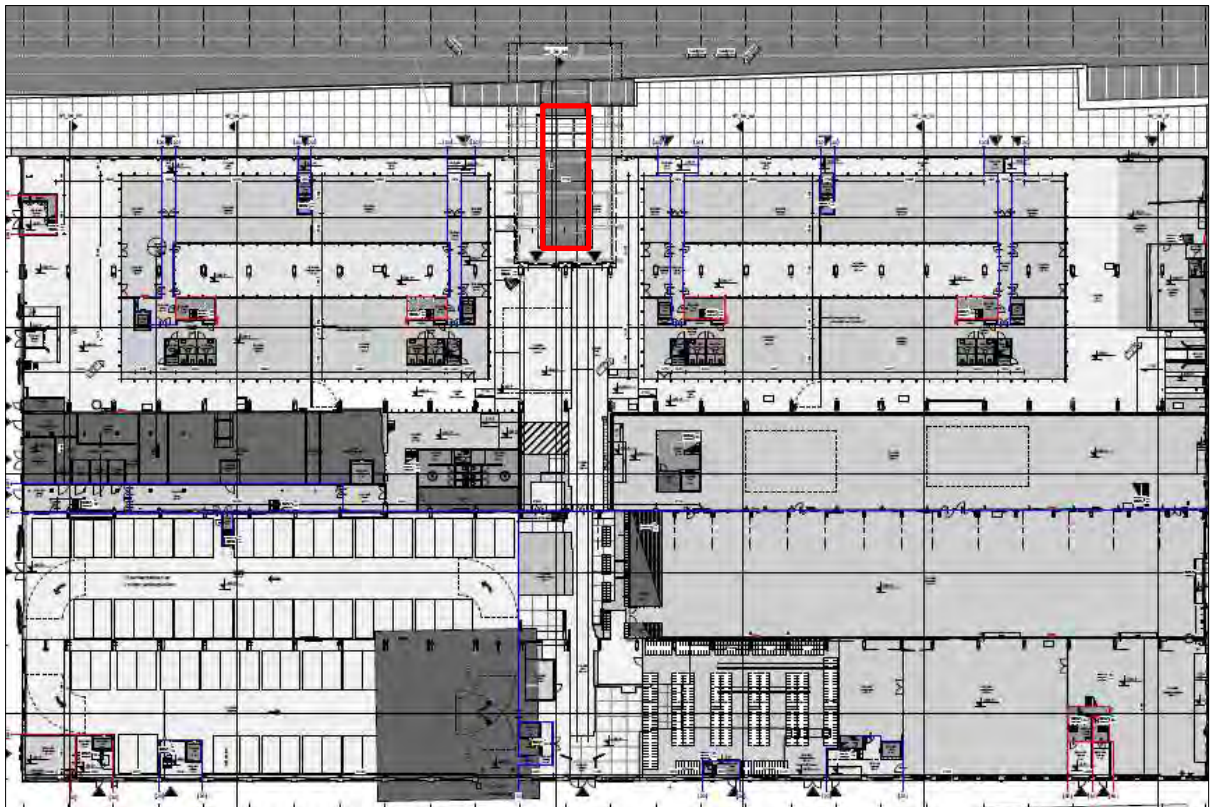
Het gebouwencomplex wordt gerenoveerd maar er zijn ook enkele bouwkundige ingrepen voorzien die gevolgen hebben voor de huidige gebouwencontour van de Van Gendthallen en de aangrenzende VOC-kade. Het gaat daarbij om de volgende ingrepen:

1. De aanleg van een dok(haven) in de zone van centrale dwarsas;
2. De realisatie van een bok op de VOC-kade, ter hoogte van de waterverbinding tussen de Wittenburgervaart en het dok;
3. De aanleg van waterstoepen aan de VOC-kade;
4. De realisatie van een dakkapel in de kap van hal II.

De voorziene realisatie van stoomkappen bij de kappen van alle hallen is op 11 maart 2021 al vergund (OLO-nummer: 3544307). Deze bouwkundige ingreep blijft daarom verder buiten beschouwing.

Ad 1: Dok(haven)

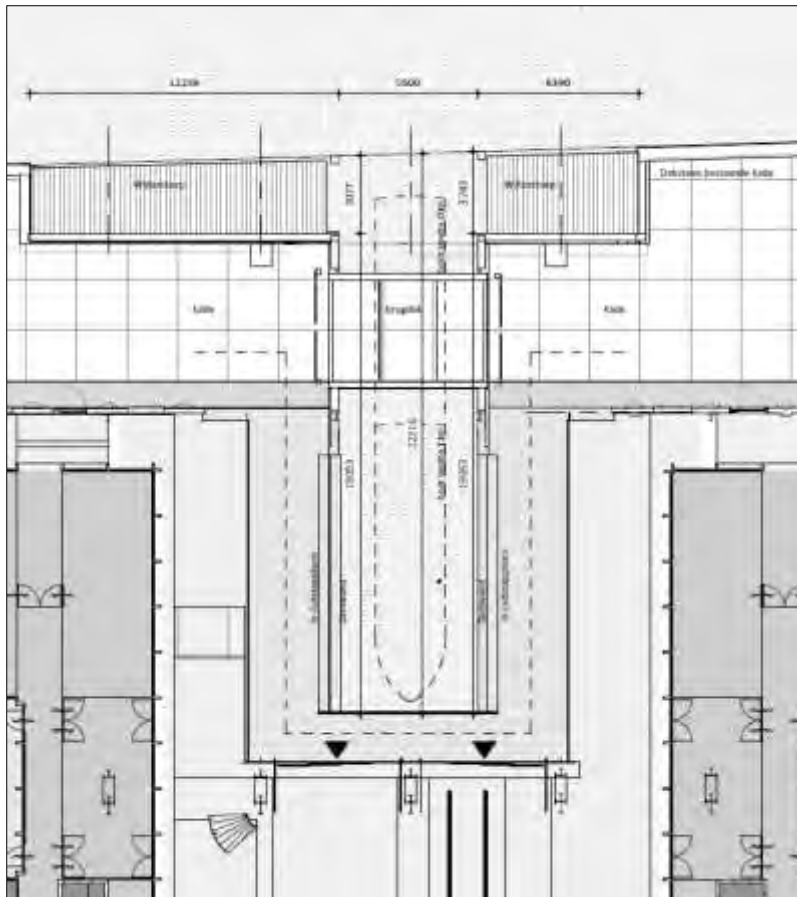
In de zone van de centrale dwarsas is binnen hal I een dok(haven) voorzien. Hiervoor wordt haaks op de VOC-kade grond afgegraven met een omvang van circa 22 bij 5,5 meter (circa 120 m²). De afgraving krijgt een maximale diepte van 3 meter vanaf het vaste waterpeil, wat neerkomt op een diepte van maximaal 3,46 meter onder NAP.



Afbeelding: positie dok binnen gebouwencomplex en ter plaatse van de VOC-kade, zie rode begrenzing

De afgraving krijgt een betonnen vloer en zal aan drie zijden worden voorzien van kademuren/damwanden zodat er een half open kelderbak ontstaat. Deze halfopen kelderbak komt in directe verbinding met het water van de Wittenburgervaart. De gevel van hal I zal ter plaatse van de halfopen kelderbak worden vervangen door een glazen pui met 3 vouwdeuren die zich omhoog bewegen. Eén ter hoogte van het dok, twee als afsluiting van de omloop en voetgangersroute. De pui met vouwdeuren is voor de afsluiting gedurende de nacht en voor akoestiek bij laden en lossen. Gedurende de dag staan deze open en vormen een uitnodiging om de middenas van de hallen in te lopen. De grote (afsluitbare) opening zorgt er voor dat de Van Gendthallen zich meer openen van binnen naar buiten waarbij meer licht, lucht en ruimte wordt gecreëerd op de kop van de centrale dwarsas.

Ter plaatse van de VOC-kade zal over de nieuwe waterverbinding een brug worden gebouwd met een vloer op maaiveldniveau en slagbomen. De brug zal als hefbrug functioneren.



Afbeelding: situatietekening dok ter plaatse van hal I en de VOC-kade

In het dok kunnen logistieke vaartuigen aan- en afmeren voor het transporteren van goederen over het water (o.a. bevoorrading en afval). De verwachting is dat er 2 tot 3 keer per week een vaartuig zal aan- en afmeren voor bevoorrading en 2-3 keer per week een vaartuig voor afval. Daarnaast kunnen ook enkele kleinere pleziervaartuigen afmeren of een groter passagiersvaartuig (maximaal 1). Deze vaartuigen kunnen gebruik maken van de aanwezige laadinfrastructuur voor elektrische vaartuigen. In het dok zijn uitsluitend elektrische vaartuigen toegestaan en laden en lossen vindt uitsluitend in het gebouwencomplex plaats. Door de glazen hefdeur in de pui wordt het geluid van het inpandige laden en lossen afgeschermd richting de omgeving.

Door uitsluitend elektrische vaartuigen toe te laten en door het in- en uitstappen wordt de impact op de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Door het dok zal de grote logistieke stroom van de Van Gendthallen immers beter worden georganiseerd (minder/geen vrachtwagens), wordt geluidsoverlast vanwege laden en lossen en in- en uitstappen beperkt en zullen er minder boten aanmeren aan de VOC-kade. Eventueel is het wel mogelijk om ook enkele boten te laten aan- en afmeren aan de VOC-kade ten behoeve van het gehele Oostenburgeiland en niet alleen de Van Gendthallen.

Ad 2: Bok

Ter hoogte van de Werkspoorhallen staan twee blauwe bokken aan de kade, als herinnering aan het industriële verleden van Oostenburg. Vroeger stond er ook een hijsbok bij de Van Gendthallen (zie de navolgende afbeelding).



Afbeelding: historische foto van de voormalige hijsbok VOC-kade omstreeks 1900

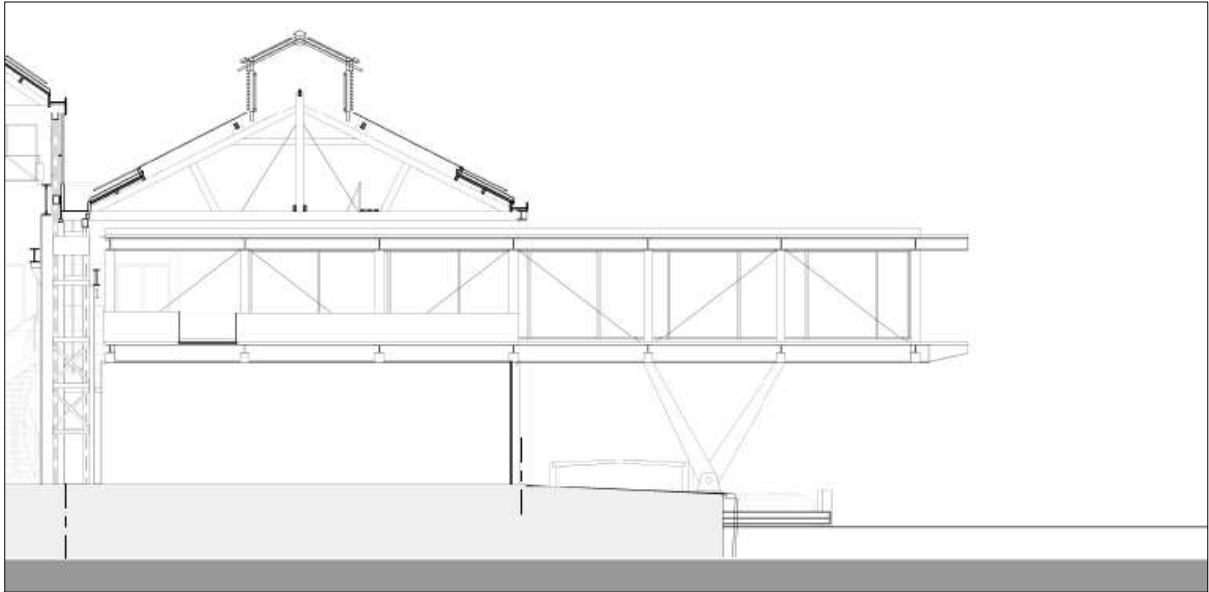
Met referentie aan deze historische bok is het voornemen om boven het dok, de nieuwe brug bij de Van Gendthallen (zie ad 1) en het water van de Wittenburgervaart een moderne variant van een bok te realiseren waarbij deze bok ook een opgetild gebouwdeel krijgt dat doorloopt tot in hal I. De bok accentueert daarmee de centrale dwarsas en versterkt de verbinding tussen de Van Gendthallen en de Wittenburgervaart.



Afbeelding: impressie bok met gebouwdeel aan de VOC-kade

De bok krijgt een bouwhoogte van circa 8,5 meter. De hoogte van het opgetilde gebouwdeel bedraagt circa 4,6 meter waarbij de onderkant van het gebouwdeel op een hoogte van circa 3,9 meter ten opzichte van de kade komt. Het gebouwdeel zal te bereiken zijn via een trap in de centrale dwarsas.

De buitenmaat van het deel van de bok dat boven de kade en het water zal zijn gelegen wordt circa 15 bij 15 meter (225 m²). Een deel van de bok krijgt een bijeenkomstfunctie van circa 262 m². Deze bijeenkomstfunctie komt deels in de hal en voor het overige boven de kade en het water. De bijeenkomstfunctie maakt onderdeel uit van het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m², conform het geldende bestemmingsplan en de op 28 mei 2021 verleende vergunning).



Afbeelding: doorsnede hal I, VOC-kade en bok

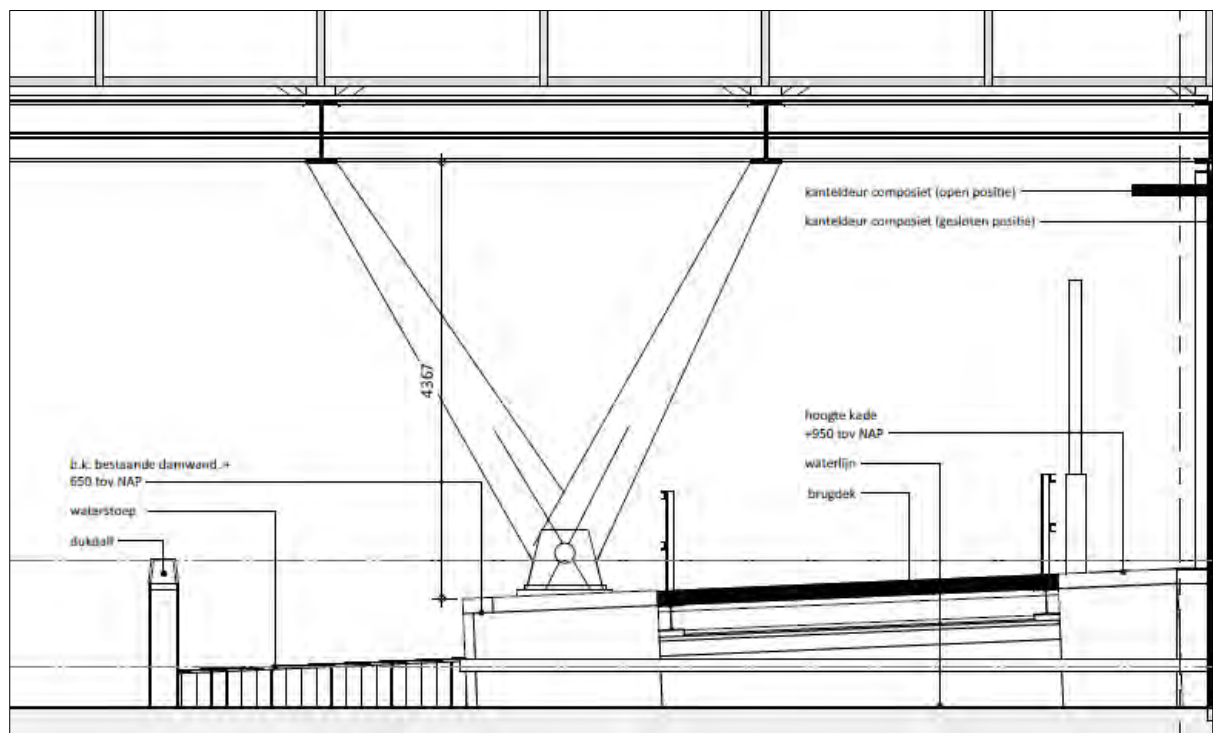
Ad 3: Waterstoepen

Aan weerszijden van de aansluiting van het dok op de Wittenburgervaart is een waterstoep voorzien. De beide waterstoepen verbinden de VOC-kade met het water van de Wittenburgervaart door middel van traptreden.



Afbeelding: impressie van de waterstoepen aan de VOC-kade

De waterstoepen komen ter plaatse van de huidige inham van de VOC-kade en zullen deels onder de bok (zie ad 2) zijn gelegen. De waterstoep ten noordoosten van het dok krijgt een oppervlak van $17,1 \text{ m}^2$ terwijl de waterstoep ten zuidwesten van het dok een oppervlak krijgt van $30,5 \text{ m}^2$. Het totale oppervlak aan waterstoepen bedraagt daarmee $47,6 \text{ m}^2$. Daarnaast komt er op de beide hoeken van de waterstoep met het dok een dukdalf(paal) die circa 1,5 meter hoger wordt dan het gemiddelde waterpeil.



Afbeelding: doorsnede waterstoepen aan de VOC-kade, ter hoogte van de bovengelegen bok

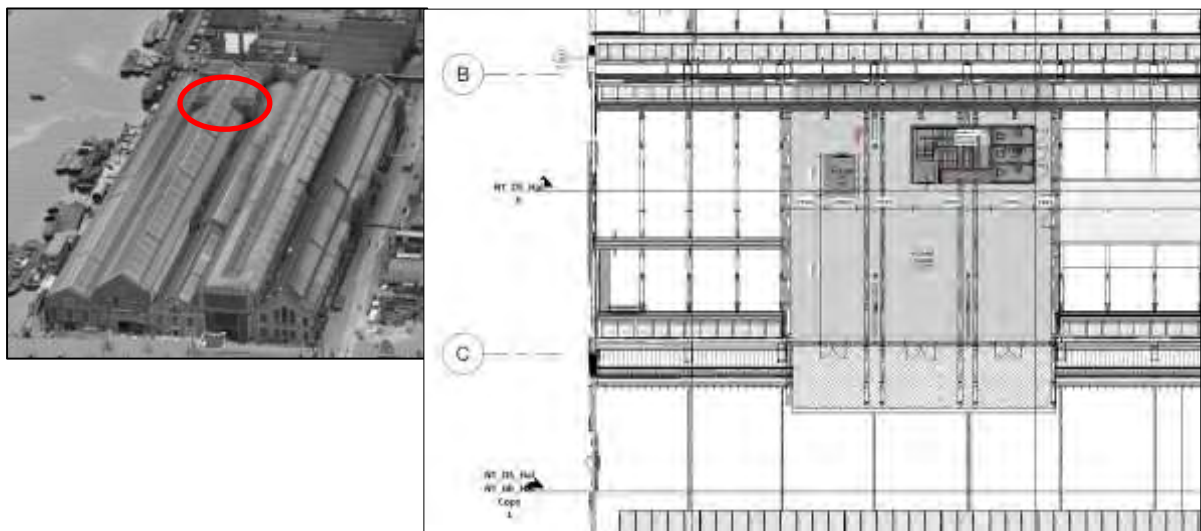
Ter plaatse van de waterstoepen vindt geen demping van water plaats doordat de waterstoepen als een soort 'stenen steiger' fungeren. Doordat de waterstoepen in de huidige inham van de VOC-kade komen zal de kadelijs langs de Wittenburgervaart zoveel mogelijk recht worden getrokken.

De waterstoepen zijn mede op verzoek van de gemeente opgenomen in het ontwerp zodat er sprake is van continuïteit in het aanzicht van de kade (aangezien verderop bij Roest ook een waterstoep is opgenomen). De waterstoepen zijn daarmee bedoeld als onderdeel van de openbare ruimte en dus niet uitsluitend bedoeld voor het gebruik van de Van Gendthallen.

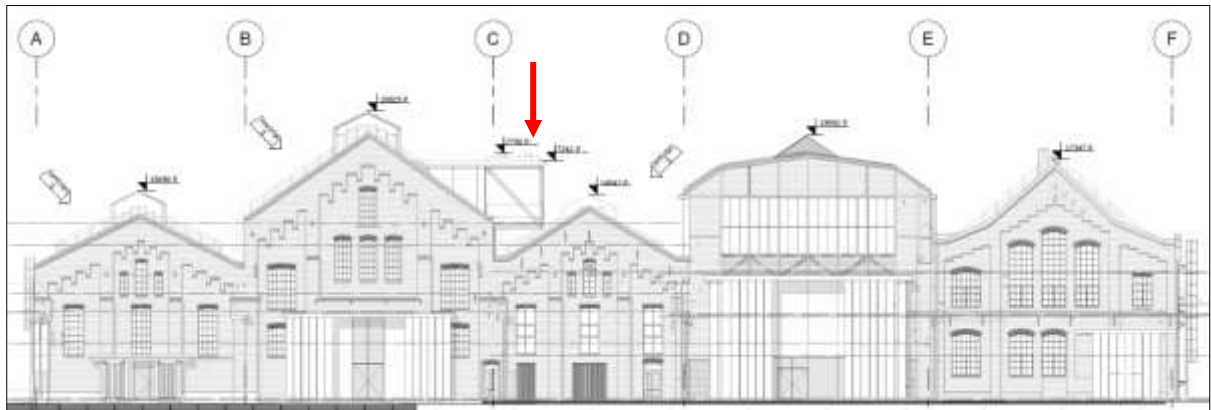
De waterstoepen en dukdalfpalen kunnen eventueel worden benut voor het kort aanmeren van vaartuigen voor laden en lossen van goederen en/of in- en uitstappen van personen. Het gaat daarbij om vaartuigen die geen gebruik zullen maken van het dok (zie ad 1). Dat de waterstoepen als algemene aanmeerplek voor vaartuigen van en naar Oostenburg kunnen worden gebruikt anticipeert op de toekomstige mobiliteitsveranderingen waarbij het autoverkeer in de stad verder afneemt en het verkeer via water toeneemt.

Ad 4: Dakkapel (dakhuis)

In de kap van hal II is een derde verdieping voorzien ten behoeve van een kantoor en installatieruimtes met een totaal oppervlak van circa 330 m². Een deel van deze ruimte kraagt circa 4 meter uit ten opzichte van de goot van de hal. Mede door deze uitkraging is er sprake van een dakkapel bij de kap van hal II. Ook deze dakkapel is een referentie aan het verleden aangezien er vroeger ook al verschillende incidentele dakuitbouwen waren in het daklandschap van de Van Gendthallen (zie het voorbeeld in de navolgende afbeelding).



Afbeelding: historische foto van de voormalige incidentele dakuitbouwen bij de Van Gendthallen (links) en de plattegrond van de 3^e verdieping in hal II met gedeeltelijke uitkraging



Afbeelding: doornsnede hallen ter hoogte van de dakkapel (zie rode pijl)

Vanuit de kantoorruimte (inclusief dakkapel) is er zicht door de spanten van de Van Gendthallen en op het daklandschap van de hallen.



Afbeelding: de dakkapel van buitenaf gezien (links) en het zicht vanuit de kantoorruimte met dakkapel door de spanten

De dakkapel krijgt een oppervlak van circa 17,7 bij 20 meter en een hoogte van 4,5 tot 5,1 meter, gerekend vanaf de goot van hal II. De kantoorruimte in deze dakkapel maakt onderdeel uit van het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m², conform het geldende bestemmingsplan en de op 28 mei 2021 verleende vergunning).

In het dak van de dakkapel worden installaties opgenomen. Dit betreft droge koelers die dienen als regeneratiesysteem voor de WKO installatie. De droge koelers dienen direct met de buitenlucht in verbinding te staan. Vanwege de omvang van de benodigde ventilatie capaciteit (luchttoevoer via schachten) is niet haalbaar om de installaties inpandig te plaatsen. De locatie in de dakkapel zorgt voor de meest integrale oplossing om de installaties zoveel als kan uit zicht te houden in het daklandschap.

4. Ruimtelijke motiveringen afwijkingen

4.1. Afwijkingen bestemmingsplan

Het project zoals beschreven in paragraaf 3.3 voldoet niet volledig aan het geldende bestemmingsplan. Het gaat daarbij om de volgende afwijkingen:

1. het gebruik als en het bouwen van een dok ter plaatse van de bestemming 'Gemengd – 2';
2. het gebruik als en het bouwen van een bok buiten het bestemmingsvlak 'Gemengd – 2', ter plaatse van de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water';
3. het gebruik als en het bouwen van waterstoepen met bijbehorende dukdalfpalen ter plaatse van de bestemming 'Water';
4. het overschrijden van de maximum goot- en bouwhoogte ten behoeve van een dakkapel.

4.1.1. Gebruik als en bouwen van een dok (afwijking 1)

Volgens artikel 4.1 van de geldende bestemming 'Gemengd - 2' is het gebruik als water en/of aan- en afmeervoorziening niet toegestaan. Een dok(haven) is daarmee niet mogelijk en dus in strijd met de artikelen 4.1 en 4.2. Het bestemmingsplan bevat geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid om een dergelijk gebruik alsnog mogelijk te maken. Buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.

Gelet op artikel 5 lid 6 van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht en jurisprudentie is een functiewijziging met de aard en omvang van onderhavig project niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling, maar omdat de functiewijziging met bijbehorende bouwkundige ingreep gevolgen heeft voor het rijksmonument past deze afwijking niet binnen de zogenaamde kruimellijst. Op basis van artikel 4 lid 9 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht is de afwijking daarmee niet aan te merken als een (kruimel)activiteit waarvoor een reguliere procedure kan worden gevolgd. Om het gebruik als dok met bijbehorende bebouwing mogelijk te maken is daarom een uitgebreide afwijkingsprocedure nodig.

4.1.2. Gebruik als en het bouwen van een bok (afwijking 2)

Volgens de artikelen 6 en 7 van de geldende bestemmingen 'Verkeer' en 'Water' is het bouwen van een gebouw met bijeenkomstfunctie ter plaatse van de projectlocatie niet toegestaan. De bok die op de VOC-kade aan hal I is voorzien is daarmee in strijd met de bouwregels in de artikelen 62 en 7.2. Dat geldt ook voor de bijeenkomstfunctie. Het bestemmingsplan bevat geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid om een dergelijk gebouw met bijbehorend gebruik alsnog mogelijk te maken. Buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.

De bok is in beginsel te beschouwen als een uitbreiding van (hal I van) de Van Gendthallen. Op basis van artikel 4 lid 1 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht is de bok in beginsel daarmee aan te merken als een (kruimel)activiteit waarvoor een reguliere procedure kan worden gevolgd. Omdat de

bok echter gevolgen heeft voor het rijksmonument past de uitbreiding niet binnen de kruimellijst. Op basis van artikel 4 lid 1 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht is het gebouw daarmee niet aan te merken als een (kruimel)activiteit waarvoor een reguliere procedure kan worden gevolgd. Om de bok mogelijk te maken is daarom een uitgebreide afwijkingsprocedure nodig. Het gebruik ter plaatse van de bok maakt onderdeel uit van het maximum programma dat planologisch is toegestaan ter plaatse van de Van Gendthallen.

4.1.3. Gebruik als en het bouwen van waterstoepen en dukdalfpalen (afwijking 3)

De waterstoepen zijn te beschouwen als een steiger en de dukdalfpalen als afmeerpaal. Volgens artikel 7.1 van de bestemming 'Water' zijn ter plaatse van de projectlocatie geen steigers toegestaan. De waterstoepen zijn in strijd met artikel 7.1 en daarmee ook met de bouwregels in artikel 7.2. Het gebruik als op- en afstapvoorziening is al wel mogelijk volgens artikel 7.1.

In artikel 7.3.2 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van een op- en afstapvoorziening die bestaat uit maximaal 10 afmeerpalen en/of een grotere entreeplank tot maximaal 2 m², al dan niet in combinatie met een steiger. De afwijking kan uitsluitend worden toegestaan indien de fysieke omgevingsomstandigheden ter plaatse dat noodzakelijk maken. Alhoewel de twee dukdalfpalen voldoen aan het maximum van 10 afmeerpalen en de waterstoepen zijn te beschouwen als steiger is toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet mogelijk. De waterstoepen met dukdalfpalen zijn wenselijk maar er is geen sprake van fysieke omgevingsomstandigheden die afwijking noodzakelijk maken.

Gelet op artikel 4 lid 8 van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht en jurisprudentie kan een functiewijziging met de aard en omvang van onderhavig project worden beschouwd als een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied. De waterstoepen met dukdalfpalen zijn daarmee in beginsel aan te merken als een (kruimel)activiteit waarvoor een reguliere procedure kan worden gevolgd. Voor de andere afwijkingen is echter een uitgebreide afwijkingsprocedure nodig (zie hiervoor en hierna). Vanwege de samenhang met de andere afwijkingen zal voor de afwijking vanwege de waterstoepen daarom eveneens een uitgebreide afwijkingsprocedure worden gevolgd.

4.1.4. Overschrijding van de maximum goot- en bouwhoogte ten behoeve van een dakkapel (afwijking 4)

Volgens artikel 4.2 van de geldende bestemming 'Gemengd - 2' gelden de bestaande goot- en bouwhoogtes als maximum voor de Van Gendthallen vanwege de orde 1 aanduiding. De dakkapel bij hal II leidt tot een overschrijding van de maximum goothoogte.

In artikel 20.3 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om de maximum goot- en bouwhoogte van orde 1 panden te verruimen tot maximaal 2 meter, mits er geen extra bouwlaag wordt gerealiseerd en de bestemmingsgrenzen niet worden overschreden. Alhoewel de dakkapel niet leidt tot een extra bouwlaag en er ook geen bestemmingsgrenzen worden overschreden is toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet mogelijk. De overschrijding van de maximum goothoogte bedraagt namelijk meer dan 2 meter. Buitenplanse afwijking is daarmee noodzakelijk.

Gelet op artikel 4 lid 1 van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht kan het verhogen van bebouwing worden beschouwd als een uitbreiding van het hoofdgebouw en daarmee in beginsel als een (kruimel)activiteit. Omdat de dakkapel echter gevolgen heeft voor het rijksmonument past de uitbreiding niet binnen de kruimellijst. Om de dakkapel mogelijk te maken is daarom een uitgebreide afwijkingsprocedure nodig. Het gebruik van de dakkapel maakt onderdeel uit van het maximum programma dat planologisch is toegestaan ter plaatse van de Van Gendthallen.

4.1.5. Conclusie

Het project leidt volgens de regels van het bestemmingsplan tot enkele afwijkingen ten aanzien van het gebruik en bouwen. Deze afwijkingen kunnen niet door toepassing van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid worden vergund zodat buitenplanse afwijking noodzakelijk is. Doordat de meeste ingrepen gevolgen kunnen hebben voor het rijksmonument is een reguliere afwijkingsprocedure niet mogelijk. Voor de afwijkingen van het project zoals genoemd onder ad 1 t/m ad 4 zal daarom een uitgebreide procedure moeten worden doorlopen.

4.2. **Ruimtelijke motivering**

Het project heeft betrekking op renovatie, enkele bouwkundige aanpassingen en een daarmee samenhangend gewijzigd gebruik van het bestaande gebouwencomplex. Het zeer hoge monumentale karakter van de bebouwing en de cultuurhistorische betekenis van het gebouwencomplex worden gerespecteerd en gehandhaafd. Het project is gelegen buiten het beschermd stadsgezicht en de kernzone of de bufferzone van het UNESCO gebied. Nadelige gevolgen voor het beschermd stadsgezicht of het UNESCO Werelderfgoed zijn niet aan de orde zodat er vanuit het beschermd stadsgezicht en het UNESCO Werelderfgoed geen belemmering is om het beoogde plan te realiseren. Uit hoofdstuk 5 blijkt bovendien dat het project geen negatieve effecten heeft op omgevings- en milieuaspecten.

In de navolgende subparagrafen wordt een ruimtelijke motivering gegeven voor de afwijkingen zoals genoemd in paragraaf 4.1.

4.2.1. Gebruik als en bouwen van een dok (afwijking 1)

De betekenis van de Van Gendthallen is altijd in grote mate bepaald door het water. Er ligt daarom een belangrijke kans om de connectie met het water én met de stad via het water in de toekomst te herstellen en te versterken. Dat geeft niet alleen een enorme impuls aan het gebied, maar draagt ook bij aan het verminderen van autoverkeer op het eiland. De eigenaar acht een op- en afstaplocatie voor personenvervoer daarom van essentieel belang voor de totale herontwikkeling van de Van Gendthallen. De functie van de insteekhaven is drieledig:

1. Extra toegangspoort voor personenvervoer via het water;
2. Charging hub voor EV-boten;
3. Transport van goederen over het water.

Voor wat betreft het personenvervoer zullen alleen bezoekers van de Van Gendthallen gebruik maken van de op- en afstaplocatie. De verwachting is dat er tijdens piekdagen maximaal 2.500

bezoekers naar de Van Gendthallen kunnen komen waarvan de helft (circa 1.250 bezoekers per dag) via het water zullen worden vervoerd. Het aandeel van het vervoer via het water is daarbij relatief hoog ingeschat omdat de verbinding met het openbaar vervoer voor veel bezoekers niet direct voor de hand ligt en de parkeergelegenheid voor auto's en touringcars beperkt is of zelfs ontbreekt. Met name buitenlandse bezoekers zullen gebruik maken van vervoer via het water waarbij functies die bezoekers trekken het vervoer via het water zullen stimuleren door middel van arrangementen. Omdat een groot passagiersvaartuig een capaciteit heeft van gemiddeld 85 personen zullen er bij maximaal 1.250 bezoekers tijdens piekdagen circa 15 passagiersvaartuig aan- en afmeren. Het transport van goederen en afval leidt er toe dat er gemiddeld 4- 6 vaartuigen per week zullen aan- en afmeren. In totaal gaat het tijdens piekdagen om gemiddeld 17 vaartuigen die aan- en afmeren in de dokhaven. Daarbij dient nog te worden opgemerkt dat in geval van een museum er met tijdsloten zal worden gewerkt waardoor vaartuigen met bezoekers verspreid over de dag aan- en afmeren.

Het transport van goederen en bezoekers over het water zal voornamelijk via de noordelijke route Dijksgracht-Wittenburgervaart verlopen en in mindere mate via de zuidelijke route Kattenburgergracht/Wittenburgergracht/Oostenburgergracht-Wittenburgervaart. De genoemde waterwegen hebben een voldoende breed doorvaarprofiel. Zo is het doorvaarprofiel van de Wittenburgervaart 24 meter.

Doordat de opstaplocatie alleen voor bestemmingsverkeer (bezoekers Van Gendthallen) is bedoeld en vanwege de breedte van de doorvaarprofielen en de ligging buiten de drukke gebieden (aangezien de Wittenburgervaart geen onderdeel is van toeristische vaarroutes of routes voor scheepvaartverkeer) zijn er geen nadelige gevolgen te verwachten voor de leefbaarheid in de omgeving. Het realiseren van een dok met een afmeervoorziening voor het transport van goederen via water en een (kleine) op- en afstaplocatie en afmeervoorziening voor bezoekers van de Van Gendthallen is daarmee in overeenstemming met de ambities in de Nota Varen. Door het realiseren van laadinfrastructuur wordt bovendien bijgedragen aan de gemeentelijke ambitie om vaartuigen in het centrum op korte termijn te verduurzamen.

Doordat het dok volledig wordt overbouwd (zie afwijking 2), er sprake zal zijn van een klein aantal aanmeervoorzieningen en het laden en lossen inpandig plaatsvindt, zijn er geen nadelige gevolgen voor de omgeving te verwachten. Door het dok zal de grote logistieke stroom van de Van Gendthallen beter worden georganiseerd (minder vrachtwagens), wordt geluidoverlast vanwege laden en lossen en in- en uitstappen beperkt en zullen er minder boten aanmeren aan de VOC-kade. Eventueel is het wel mogelijk om ook enkele boten te laten aan- en afmeren bij de waterstoepen aan de VOC-kade ten behoeve van het hele Oostenburgeiland en niet alleen de Van Gendthallen.

4.2.2. Gebruik als en het bouwen van een bok (afwijking 2)

Het terugbrengen van dit element op kade is in lijn met het verleden van de hallen, de bok symboliseert de historie van de Van Gendthallen als industriële werkplaats. De kade aan de Van Gendthallen is altijd een plek van beweging en rumoer geweest: hier legden schepen aan en werden ze, veelal middels een soortgelijke industriële kraanbok, geladen met machines geproduceerd in de hallen. Hoewel de toekomstige bok deze functie niet meer krijgt, versterkt de bok de verbinding tussen de hallen en het water en draagt het bij aan de levendigheid en sfeer ter plaatse van de kade.

Gebouwen zijn niet toegestaan boven de VOC-kade en boven het aangrenzende water van de Wittenburgervaart. Ter hoogte van de brug over het verbindingswater tussen de Wittenburgervaart en het dok is de bok met een opgetild gebouwdeel voorzien. Door een geklimatiseerde ruimte in de bok te hangen krijgt de bok toch weer een gebruiksfunctie. De bok zal vanuit de centrale dwarsas bereikbaar zijn via een trap. Dit betekent dat er ter plaatse van de gevel een entree deur naar de bok wordt gecreëerd. De bok zal als bijeenkomst ruimte (geen horeca) van circa 262 m² worden ingezet, waarbij de bok net als de middenas semipubliek is.

Het realiseren van de bok is van toegevoegde waarde voor zowel de Van Gendthallen als de VOC-kade. De bok zal de centrale dwarsas in de Van Gendthallen aan de zijde van de VOC-kade accentueren, daarbij refererend aan het industriële verleden van Oostenburg. Voor de VOC-kade geldt dat de realisatie van de bok leidt tot een verdere activering van de kade.

Het bruto vloeroppervlak van de bijeenkomstfunctie is beperkt van omvang en maakt onderdeel uit van het totale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m², conform het geldende bestemmingsplan en de op 28 mei 2021 verleende vergunning). Doordat de bok niet hoger wordt dan de Van Gendthallen en vanwege de onderlinge afstand tot omliggende gebouwen (minimaal 50 meter) zijn er geen nadelige gevolgen voor de omgeving. Ook is er geen sprake van demping of andere nadelige gevolgen voor het water.

4.2.3. Gebruik als en het bouwen van waterstoepen met bijbehorende dukdalfpalen (afwijking 3)

Door in de bestaande inham van de VOC-kade waterstoepen aan weerszijden van het dok aan te brengen zal de VOC-kade via enkele traptreden in verbinding worden gebracht met het water van de Wittenburgervaart. De waterstoepen voegen daarmee verblijfsruimte aan de openbare ruimte toe, zonder dat dit ten koste gaat van het huidige wateroppervlak.

De waterstoepen en dukdalfpalen kunnen eventueel worden benut voor het kort aanmeren van vaartuigen voor laden en lossen van goederen en/of in- en uitstappen van personen. Een dergelijk gebruik is binnen de bestemming 'Water' al toegestaan volgens het geldende bestemmingsplan.

4.2.4. Overschrijding van de maximum goot- en bouwhoogte ten behoeve van een dakkapel (afwijking 4)

Omdat het gebouwencomplex is aangewezen als orde 1 dient uit te worden gegaan van de bestaande goot- en bouwhoogtes. Het realiseren van een dakkapel leidt tot een overschrijding van de goot- en bouwhoogtes maar betekent ook een vergroting van de gebruikswaarde van de Van Gendthallen. Door de dakkapel kan er een volwaardige kantoorruimte worden gerealiseerd in een deel van de nok van hal III, conform het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m², conform het geldende bestemmingsplan en de op 28 mei 2021 verleende vergunning).

De dakkapel is een toevoeging aan het ruimtelijk ontwerp die buiten de schil van het gebouwencomplex is gelegen. De dakkapel komt voort uit functioneel gebruik uit het verleden maar ook de visie van de architect om incidenteel de ruimte tussen de spanten bereikbaar te maken, de grootsheid van de constructie van de hallen te kunnen ervaren en tevens het daklandschap van de

hallen, de vijfde gevel, zichtbaar te maken. De dakkapel is daarmee een kwalitatieve toevoeging aan de kantoorfunctie in hal I-II.

In het ontwerp van het daklandschap is de toevoeging van de dakkapel in lijn met de historie van de Van Gendthallen, waar in het verleden op hal II ook dakopbouwen aanwezig zijn geweest. Net als toen, is de functie van de opbouw in het verlengde van de functie binnen in de hal. De dakkapel behoort tot de kantoorruimte in hal I-II en kan dienen als (bijzondere) vergader- en meeting ruimte.

Daarnaast heeft de dakkapel ook een installatietechnische functie: de overstek is zo ontworpen dat de voor het kantorenklimaat benodigde droogkoelers hierin opgenomen kunnen worden. Met deze ontwerp oplossing wordt voorkomen dat deze installaties, die van twee kanten buitenlucht moeten aanzuigen, ongeïntegreerd op het daklandschap moeten staan.

Door de situering en omvang van de dakkapel zijn er op voorhand geen nadelige gevolgen voor omwonenden te verwachten op het gebied van uitzicht, bezonning en privacy.

4.2.5. Conclusie

Het project is op een aantal onderdelen in strijd met het bestemmingsplan. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat door het realiseren van het project een positieve bijdrage aan de projectlocatie wordt geleverd. Het project voldoet aan de kaders en richtlijnen zoals gesteld in de relevante gemeentelijke beleidsnota's (zie hoofdstuk 2), er is rekening gehouden met een goede ruimtelijke inpassing, de omgevingsaspecten van de ontwikkeling zijn positief beoordeeld.

Een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik kan worden verleend door toepassing te geven aan artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en vervoer

5.1.1. Verkeer

- Verkeersstructuur

Stadswerf Oostenburg ligt in het centrum van Amsterdam en is daarmee kwetsbaar in de ontsluiting voor (auto)verkeer. Het autoverkeer wordt in de huidige situatie ontsloten via de noordoostzijde van Oostenburg. De Oostenburgermiddenstraat wordt samen met de Dijkgracht de belangrijkste ontsluitingsweg op Stadswerf Oostenburg. De projectlocatie is rechtstreeks aangesloten op de Oostenburgermiddenstraat.

Voor hulp- en nooddiensten voorziet de brug over de Oostenburgerdwarsvaart in een incidentele ontsluiting van het gebied als de primaire route door een calamiteit volledig geblokkeerd is. Voor ander autoverkeer is deze brug niet toegankelijk.

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. De projectlocatie ligt gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer (met name tram 7 en in iets mindere mate tram 26) en voldoet aan de richtlijn van 450 meter.

Het langzaam verkeer (bromfietzers, fietsers en voetgangers) heeft drie ontsluitingsroutes op de bestaande infrastructuur. De eerste is via de Dijkgracht aan de noordkant van Stadswerf Oostenburg, de tweede via de Oostenburgervoorstraat aan de zuidkant en de derde via de Rumphiusstraat aan de oostzijde. Hiermee zijn voldoende ontsluitingsmogelijkheden voor langzaam verkeer. Daarnaast wordt er ook nog een nieuwe brug over de Oostenburgervaart gerealiseerd, welke Stadswerf Oostenburg verbindt met het zuidelijk deel van de Czaar Peterbuurt.

De openbare ruimte op Stadswerf Oostenburg wordt veelal autoluw ingericht. Voor de wegen in het gehele gebied van Oostenburg geldt een maximum snelheid van 30 km per uur. Fietsers en bromfietzers maken daarom gebruik van de rijbaan.

De projectlocatie is direct aan het water van de Wittenburgervaart gelegen. Dit water heeft een open verbinding met het water van de Dijkgracht. Ook is het water van de Wittenburgervaart verbonden met het water van de Kattenburgergracht/Wittenburgergracht/Oostenburgergracht.

- Verkeersafwikkeling

De verkeersstromen die worden gegenereerd als gevolg van de herontwikkeling van de Van Gendthallen moeten worden afgewikkeld via wegen buiten Oostenburg. Om inzicht te krijgen in de

te verwachten verkeerskundige consequenties van de herontwikkeling van Stadwerf Oostenburg zijn in het kader van zowel het bestemmingsplan als de uitwerkingsplannen indertijd al verkeersonderzoeken uitgevoerd (2015 en 2017). Het verkeersonderzoek is in het kader van het in mei 2020 ingediende aanvraag voor een omgevingsvergunning 'strijdig gebruik bestemmingsplan' geactualiseerd door de afdeling V&OR van de gemeente (rapportnummer 190391, d.d. januari 2020, zie bijlage). De voorliggende aanvraag leidt weliswaar tot een beperkte uitbreiding van het bouwvolume maar niet tot een uitbreiding van het programma doordat het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m²) gelijk blijft. Gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn daarmee niet te verwachten. Volledigheidshalve wordt hierna nog wel ingegaan op de actualisatie van het verkeersonderzoek door de afdeling V&OR.

Bij de actualisatie van het verkeersonderzoek is uitgegaan van een worst-case variant waarbij het toekomstige bvo van 27.000 m² voor de Van Gendthallen (maximale laadvermogen) nagenoeg volledig zou zijn ingevuld met horeca en kantoren (aangezien deze functies een hoge verkeersgeneratie kennen). Uit de actualisatie blijkt dat een dergelijke invulling van de Van Gendthallen resulteert in 240 extra autoritten per etmaal in het studiegebied. In het studiegebied zijn binnen de drie varianten (2020, 2030 en 2030 inclusief plan) twee kruispunten met een hoge belastinggraad: de kruisingen Panamalaan-Piet Heintunnel en Panamalaan-Borneolaan. Na aanvullend onderzoek met de specialistische software COCON, is echter gebleken dat bij beide kruisingen geen knelpunt optreedt.

Op basis van de actualisatie van het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat de gehele transformatie van de Van Gendthallen geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling op omliggende wegen. Daarbij kan aanvullend nog worden opgemerkt dat de onderzochte worst-casevariant niet meer aan de orde is doordat de maximale variant in de in mei 2020 ingediende aanvraag uitgaat van kleinere oppervlaktes voor horeca en kantoren. De gevolgen voor het verkeer op de omliggende wegen zullen daardoor in de praktijk nog beperkter zijn dan dat uit de actualisatie is gebleken.

Bij dit project wordt ook ingezet op vervoer via het water. Het aantal verwachte vaarbewegingen per etmaal is zodanig (34 vaartuigbewegingen per drukke dag) dat dit geen knelpunten oplevert voor het vervoer per water in de stad.

5.1.2. Parkeren auto

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.

Het beleid ten aanzien van parkeernormen is vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto (zie paragraaf 2.2). In deze nota is opgenomen dat de norm voor woningen maximaal 1 parkeerplaats per woning bedraagt en dat de minimum parkeernorm afhankelijk is van het type woning. Voor

kantoren geldt dat per 125 m² aan kantoren maximaal één parkeerplaats toegestaan is. Voor voorzieningen geldt maatwerk.

De voorliggende aanvraag leidt tot een beperkte uitbreiding van het bouwvolume maar niet tot een uitbreiding van het programma doordat het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m²) gelijk blijft. Gevolgen voor het parkeren zijn daarmee niet te verwachten. Volledigheidshalve wordt hierna nog wel ingegaan op het parkeren vanwege de Van Gendthallen in het algemeen.

Bij de transformatie van de Van Gendthallen worden circa 85 parkeerplaatsen in de Van Gendthallen gerealiseerd. Daarnaast kan er worden geparkeerd in het parkeershuis op kavel 7 in deelgebied Dijksgracht. Op die manier kan voldoende parkeergelegenheid worden geboden voor een woon-werkgebied in het centrum van Amsterdam, inclusief de nieuwe invulling van de Van Gendthallen.

In de openbare ruimte op Stadswerf Oostenburg worden geen parkeerplaatsen voor auto's aangelegd. Bewoners en werknemers van de functies kunnen daardoor uitsluitend parkeren in de parkeergelegenheid in de Van Gendthallen zelf of het parkeershuis. Deze parkeergelegenheid is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de functies in de Van Gendthallen. Doordat op straat betaald parkeren geldt en bewoners en werknemers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning is overlast voor de omgeving niet te verwachten.

5.1.3. Parkeren fiets en scooter

De voorliggende aanvraag leidt tot een beperkte uitbreiding van het bouwvolume maar niet tot een uitbreiding van het programma doordat het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m²) gelijk blijft. Gevolgen voor het parkeren zijn daarmee niet te verwachten. Volledigheidshalve wordt hierna nog wel ingegaan op het parkeren vanwege de Van Gendthallen in het algemeen.

In het parkeerbeleid voor fietsen en scooters zijn voor fietsen de volgende relevante normen opgenomen:

- Kantoor medewerkers: 2,9 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
- Detailhandel (winkel): 4 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
- Horeca III en IV: 20 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
- Museum: 1,4 fietsparkeerplekken per 100 m² bvo;
- Wonen (kleiner dan 50 m² gebruiksoppervlakte: 2 fietsparkeerplekken per woning;
- Wonen (groter dan 125 m² gebruiksoppervlakte: 6 fietsparkeerplekken per woning.

Indien voor de Van Gendthallen rekening wordt gehouden met de hoogste normen dan zouden er in de worst-case situatie maximaal 20 fietsparkeerplekken nodig zijn voor wonen, 200 fietsparkeerplekken voor horeca, 28 fietsparkeerplekken voor detailhandel, 522 fietsparkeerplekken voor kantoren en 89 fietsparkeerplekken voor een museum. Dat is een totaal van 859 fietsparkeerplekken. Een deel van deze fietscapaciteit is nodig voor vaste gebruikers (medewerkers en bewoners) terwijl het overige deel voor bezoekers benodigd is. Het gaat daarbij om circa 542

fietsparkeerplekken voor medewerkers en bewoners en circa 317 fietsparkeerplekken voor bezoekers.

De Van Gendthallen hebben voldoende capaciteit om fietsparkeerplekken ten behoeve van medewerkers en bewoners volledig op eigen terrein te realiseren. De bedoeling is dat er in hal 5 van het gebouwencomplex een goed bereikbare stalling komt met een capaciteit van circa 600 plekken. Ook is er plek voor het realiseren van enkele scooterparkeerplaatsen. Er zijn daarmee in pandig meer dan voldoende parkeerplaatsen voor fietsen en scooters van medewerkers en bewoners.

Bezoekers van horeca, detailhandel en bewoners zullen hun fiets of scooter in de openbare ruimte parkeren. Het realiseren van een openbare fietsenstalling in de Van Gendthallen is niet goed mogelijk in het monumentale gebouwencomplex. Bij bezoekers is een zichtbare locatie op korte loopafstand namelijk van belang om het gebruik als fietsenstalling te bevorderen. Eén of meerdere van dergelijke openbare fietsenstallingen zouden dan aan de gevels moeten komen. Dat is vanwege de monumentaliteit niet wenselijk. Er zullen in de openbare ruimte daarom diverse stallingsmogelijkheden voor fietsen en scooters van bezoekers worden gerealiseerd.

Ten aanzien van het berekende aantal fietsparkeerplekken wordt nog opgemerkt dat dit een worst-case invulling betreft. In de praktijk zullen de Van Gendthallen deels ook worden gebruikt door bedrijven en voor parkeren. Deze functies hebben een lagere of zelfs geen parkeernorm zodat de verwachting is dat er kan worden volstaan met een lagere capaciteit dan hiervoor is berekend. Bovendien zal de detailhandel in de Van Gendthallen vooral de buurt bedienen waardoor er waarschijnlijk minder fietsparkeerplekken voor bezoekers van de detailhandel nodig zijn dan gemiddeld (aangezien een groter deel van de klanten dan lopend naar de winkel komt).

5.2. Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide. Uit paragraaf 5.1 blijkt dat als gevolg van het project sprake is van een beduidend lager aantal verkeersbewegingen dan wanneer er sprake zou zijn van 100.000 m² kantoor. Echter, de Van Gendthallen maken onderdeel uit van de transformatie van Stadswerf Oostenburg zodat niet zonder meer kan worden gesteld dat het project "niet in betekenende mate" is.

De voorliggende aanvraag leidt tot een beperkte uitbreiding van het bouwvolume maar niet tot een uitbreiding van het programma doordat de fysieke uitbreidingsruimte past binnen het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m², conform de op 28 mei 2021 verleende

vergunning). Gevolgen voor luchtkwaliteit zijn daarmee niet te verwachten. Volledigheidshalve wordt hierna nog wel ingegaan op de luchtkwaliteit vanwege de herontwikkeling van de Van Gendthallen in het algemeen.

In het kader van het bestemmingsplan en de uitwerkingsplan zijn onderzoeken naar luchtkwaliteit uitgevoerd op basis van de toenmalige verkeersonderzoeken. Omdat het verkeersonderzoek in het kader van het voorliggende project is geactualiseerd is er voor gekozen om Cauberg-Huygen het onderzoek luchtkwaliteit te laten actualiseren (referentie 06265-52445-02, d.d. 25 maart 2020, zie bijlage). De verkeersintensiteiten uit het geactualiseerde verkeersonderzoek zijn daarbij als input gebruikt. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat zelfs bij de gehanteerde worst case benadering, de grenswaarden voor (zeer) fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden op die locaties waar de gevolgen voor de luchtkwaliteit vanwege de beoogde ontwikkeling het grootst zijn.

Op basis van het onderzoek naar luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat de Wet luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling van de Van Gendthallen. Ten aanzien van het vervoer over water is geen relevante extra uitstoot te verwachten aangezien de vaartuigen die aan- en afmeren in de dokhaven allemaal elektrisch zullen worden aangedreven.

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd of binnen de geluidzone van spoorwegen. De voorliggende aanvraag voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen), hier is in een eerder stadium al een aanvraag voor ingediend (OLO-nummer 5147237) en door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek voor uitgevoerd. Akoestisch onderzoek op basis van de Wet geluidhinder is niet nodig voor de nu voorliggende aanvraag.

Naar aanleiding van de op 28 mei 2021 verleende vergunning zullen er woningen worden toegevoegd. In het ontwerp is door de bouwfysisch adviseur rekening gehouden met de eisen ten behoeve van de benodigde geluidwering. Hier is ook onderzoek door Cauberg-Huygen naar verricht.

Voor wat betreft de dokhaven geldt hier uitsluitend elektrische vaartuigen zijn toegestaan en dat laden en lossen uitsluitend in het gebouwencomplex plaatsvindt. Door een glazen hefdeur in de pui wordt het geluid van het inpandige laden en lossen afgeschermd richting de omgeving. Door uitsluitend elektrische vaartuigen toe te laten en door het inpandig laden en lossen en in- en uitstappen wordt de impact op de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Geluidsoverlast voor omwonenden is vanwege de dokhaven daarom niet aan de orde.

Gelet op het voorgaande vormt geluid geen belemmering voor uitvoering van het project.

5.4. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek worden gedaan naar individueel en/of groepsrisico.

Het project ligt op ruime afstand van de spoorlijn Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort, welke in gebruik is als een route van gevaarlijke stoffen. Uit raadpleging van de landelijke risicokaart volgt dat er geen sprake is van een plasbrandaandachtsgebied op dit traject van het spoor. De projectlocatie ligt op een afstand van circa 285 meter van de spoorlijn en daarmee buiten het invloedsgebied van de route voor gevaarlijke stoffen via het spoor. De projectlocatie bevindt zich verder niet binnen de invloedsfeer van buizen of wegen waar in het kader van externe veiligheid rekening mee moet worden gehouden. Daarnaast volgt ook uit de risicokaart dat er geen risicovolle bedrijven vlakbij de projectlocatie liggen waar in het kader van externe veiligheid rekening mee moet worden gehouden.



Afbeelding: uitsnede risicokaart

Onderzoek naar externe veiligheid is gelet op het voorgaande niet aan de orde. Er zijn geen belemmeringen op het gebied van externe veiligheid.

5.5. Bodem

Het dok leidt tot bodemingrepen. Onderzoek naar de bodemkwaliteit is daarom nodig.

Vanwege de voorgenomen funderingswerkzaamheden is door Crux Engineering B.V. een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Van Gendthallen (rapportnummer RAI872a1, d.d. 30 maart 2018, zie bijlage). Daaruit blijkt dat de grond overwegend sterk verontreinigd is met zware metalen (koper, lood, nikkel en/of zink). In het noordelijk deel is ook een sterk verhoogd gehalte PCB aangetroffen. Op een drietal locaties zijn matig tot sterk verhoogde gehalten met minerale olie in de grond en/of het grondwater aangetoond. Er wordt aanbevolen om de omvang van deze (mobiele) verontreiniging met minerale olie vast te stellen. De bodem is niet (sterk) verontreinigd met asbest.

Vanwege de voorgenomen herontwikkeling heeft Crux Engineering B.V. een nader milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk RA20780a1, d.d. 3 september 2020, zie bijlage). Uit het nadere bodemonderzoek blijkt dat de bodem van het zuidwestelijk deel van de Van Gendthallen sterk verontreinigd is met zware metalen. Dat komt overeen met de algemene kwaliteit van de

bodem ter plaatse van het overige deel van de Van Gendthallen. Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de grond binnen de Van Gendthallen overwegend sterk verontreinigd is met zware metalen. Op de locatie zijn lokaal sterke verontreinigingen met minerale olie aanwezig in de kleiige ondergrond (met name > 1,0 m-mv). De sterke verontreinigingen zijn aangetoond nabij (voormalige) tank locaties.

De verontreiniging in het grondwater is geringer van omvang dan de verontreiniging in de grond. Op basis van hiervan en het feit dat de verontreinigingen in de klei zijn aangetoond, kan worden geconcludeerd dat de verontreinigingen een immobiel karakter hebben. Er lijkt geen sprake van een actieve bron. Vermoedelijk zijn de ondergrondse tanks niet meer aanwezig. Hierover is echter geen informatie beschikbaar. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een verspreidingsrisico.

Op basis van de diepte waarop de sterke verontreinigingen zijn aangetoond en de aanwezigheid van de verharding kan worden geconcludeerd dat er geen sprake van humane risico's. Aanvullend onderzoek naar de omvang van de aangetoonde verontreinigingen wordt voor de geplande werkzaamheden niet noodzakelijk geacht.

Er is sprake van een geval van ernstige grondverontreiniging en derhalve van een saneringsnoodzaak. De sanering van de verontreinigde bodem is niet spoedeisend. Voor aanvang van werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond dient een saneringsprocedure te worden doorlopen. Op de sanerende werkzaamheden zijn de BRL SIKB 6000 en de BRL 7000 van toepassing.

5.6. Water

Het projectgebied is momenteel geheel verhard/bebouwd, met uitzondering van de locatie van de waterstoepen. Het beoogde project leidt niet tot een uitbreiding van het verharde oppervlak en de locatie ligt evenmin in de nabijheid van een waterkering. Het project voorziet wel in een half open kelderbak in de vorm van een dok maar deze wordt gevuld met water, zodat het project geen negatief effect heeft op waterberging. Dat geldt ook voor de waterstoepen aangezien deze boven het water zullen zijn gelegen (geen demping).

Wel kunnen er door de half open kelderbak gevolgen optreden voor het grondwater. Hiervoor is door CRUX onderzoek naar barrièrewerking uitgevoerd (projectnummer 20468, d.d. 10 juni 2021, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat de doorstroming van grondwater op kavelniveau volgens de debietsberekening met maximaal 8% zal worden beperkt. De grondwaterveranderingen als gevolg van het dok zijn zeer beperkt, namelijk maximaal 2 millimeter of 40 meter afstand. Buiten de kavelgrens van de Van Gendthallen wordt daardoor geen invloed als gevolg van de ondergrondse barrière gevonden. Mitigerende maatregelen worden niet nodig geacht omdat de doorstroming van het grondwater op kavelniveau netto onveranderd blijft. Het dok kan daardoor grondwaterneutraal worden gerealiseerd, zonder het nemen van additionele maatregelen. Daarmee voldoet het dok aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van grondwaterneutrale kelders (zie ook subparagraaf 1.4.2).

5.7. Archeologie

In het kader van het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg is een bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied. Op basis van de

archeologische verwachtingszones zijn archeologische beleidszones vastgesteld. Deze beleidszones zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

Het project heeft ter plaatse van het dok betrekking op graafwerkzaamheden waardoor er gevolgen kunnen optreden ten aanzien van archeologie. Doordat er ter plaatse hoge archeologische verwachtingen gelden is door de afdeling Monumenten en Archeologie een archeologische quickscan uitgevoerd (rapportnummer QS 20-160, d.d. 15 oktober 2020, zie bijlage). Uit de quickscan blijkt dat het dok vanwege de hoge archeologische verwachting in combinatie met de omvang en de diepte van de graafwerkzaamheden niet kan worden uitgezonderd van archeologische vervolgstappen. Vanwege de relatief geringe omvang van de bodemingreep is het wel zo dat het veldonderzoek geïntegreerd kan worden civieltechnische ontgraving in de vorm van archeologische begeleiding. Om dit in gang te zetten zal er tijdig een Programma van Eisen (PvE) worden opgesteld waarin de uitgangspunten van het veldonderzoek worden gespecificeerd. Het PvE wordt door Monumenten en Archeologie opgesteld.

5.8. Flora en fauna

Voor de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. In en rondom de binnenstad van Amsterdam zijn geen natuurgebieden aanwezig maar bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal wel rekening moeten worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de wet. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

5.8.1. Soorten

Door Els & Linde is een quick scan ecologie uitgevoerd (projectnummer 18.289, d.d. 29 januari 2019, zie bijlage). Daaruit blijkt dat het voorkomen van vleermuizen in de hallen met grote zekerheid is uit te sluiten zodat een afdoend onderzoek naar vleermuizen niet nodig is. Ook andere beschermde soorten waar eventueel afdoend onderzoek voor nodig zou kunnen zijn, zijn niet te verwachten. Wel kunnen er algemene broedvogels voorkomen. Om verstoring van algemene broedvogels te voorkomen dienen de werkzaamheden buiten de broedperiode van vogels om – maart tot en met juli – te starten. De verbouwingswerkzaamheden aan de Van Gendthallen zijn inmiddels gestart.

Op basis van de quick scan kan, in combinatie met het feit dat (1) het gebouwencomplex nadien intensief zijn gebruikt en (2) de verbouwingswerkzaamheden inmiddels zijn gestart, worden geconcludeerd dat het project voor wat betreft soorten voldoet aan de Wet natuurbescherming. Omdat de quick scan inmiddels ouder is dan 3 jaar is zekerheidshalve aan Els & Linde gevraagd om een beknopte actualisatie van de quick scan uit te voeren. Uit de memo van Els & Linde (d.d. 15 november 2022, zie bijlage) blijkt dat er geen sprake is van gewijzigde omstandigheden waardoor zich nieuwe soorten zouden kunnen hebben gevestigd. Ook geldt dat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor beschermde soorten vanwege de aanleg van de waterstoepen aan de kade.

5.8.2. Natuurgebieden

Een project kan leiden tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van beschermde Natura 2000-gebieden. Voor de bouw- en de gebruiksfase dient te worden nagegaan of er sprake is van een toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden. Els & Linde heeft met behulp van AERIUS berekend of het project leidt tot een toename van depositie bij één van de Natura 2000-gebieden (d.d. 28 februari 2020, zie bijlage). Daaruit blijkt dat er geen sprake zal zijn van een verhoging van de depositie. Een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming is daarmee niet nodig. Bij de berekening is, net als bij het verkeersonderzoek, uitgegaan van een worst-case variant waarbij het toekomstige bvo van 27.000 m² voor de Van Gendthallen nagenoeg volledig is ingevuld met horeca en kantoren (aangezien deze functies een hoge verkeersgeneratie kennen).

5.9. **Duurzaamheid**

Het huidige gebouw voldoet niet aan de moderne duurzaamheidseisen. Bij de renovatie en verbouw zullen er maatregelen worden getroffen om het pand te verduurzamen, zoals de toepassing van duurzame bouwmaterialen, het isoleren van daken, wanden en ramen en het gebruik van energiezuinige installaties en verlichting. Ook zal er een wko-systeem worden toegepast (warmte-koude opslag) en zullen er binnen de mogelijkheden van het monument zonnepanelen worden geplaatst. Het streven is om het energielabel van de hallen duidelijk te verbeteren.

De te treffen duurzaamheidsmaatregelen leiden tot een verhoging van kwaliteitsbeleving van de gebruikers van de hallen. Daarnaast leiden ze tot verhoging van het leefklimaat voor de omgeving en tot verlaging van de belasting van het milieu in het algemeen. Bij duurzaamheid en specifiek bouwen geldt als uitgangspunt dat bouwmaterialen, voorzieningen en installaties energiebesparend en milieuvriendelijk zijn. Er zal gestreefd moeten worden naar een vermindering van de productie van afval en CO₂ en een besparing van energie en watergebruik ten opzichte van het voorgaande gebruik.

Goederentransport via het water zal tenslotte een belangrijke bijdrage leveren aan de uitvoering van de duurzaamheidsambities doordat het verkeer via de weg daardoor zal afnemen.

5.10. **Behoefte / Ladder voor duurzame verstedelijking**

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Er dient dus te worden aangetoond dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van het projectgebied.

Het project heeft geen betrekking op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is slechts sprake van een beperkte uitbreiding van het bouwvolume maar geen uitbreiding van het programma doordat het maximale laadvermogen van de Van Gendthallen (27.000 m²) gelijk blijft.

Geconcludeerd kan worden dat het project voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

5.11. M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject”.

M.e.r. en m.e.r.-beoordeling

Het project voorziet niet in een stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. en er worden geen nadelige gevolgen voor het milieu en omgeving verwacht.

In het kader van deze vergunningaanvraag zijn alle relevante milieueffecten onderzocht. De bouwkundige ingrepen leiden niet tot een bijzondere toename aan nieuwe emissies of een nieuwe verkeersaantrekkende werking. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar met de planologisch toegestane situatie. Er zijn geen gevoelige natuurgebieden in de nabijheid van de projectlocatie die beïnvloed zouden kunnen worden door de herontwikkeling.

Een aanmeldnotie m.e.r. ten behoeve van een vormvrije mer-beoordeling is niet nodig.

Conclusie

De conclusie is dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu of de omgeving zal hebben en dat daarom geen m.e.r. of m.e.r. beoordeling hoeft te worden uitgevoerd.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bij een afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo een uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Dat betekent dat het ontwerpbesluit 6 weken ter inzage gaat en er zienswijzen kunnen worden ingediend. Na vergunningverlening kan (hoger) beroep worden ingesteld tegen het besluit om een omgevingsvergunning te verlenen.

Het beoogde voornemen is begin mei 2020 ter informatie op de website van de Van Gendthallen geplaatst.

6.2. Economische uitvoerbaarheid

Het onderhavige project is vanwege de uitbreiding van het gebouw met minder dan 1.000 m² bruto vloeroppervlak geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Tussen de initiatiefnemer en de gemeente is desondanks wel een anterieure overeenkomst gesloten, waarmee in het kostenverhaal is voorzien. Eventuele planschade als gevolg van het beoogde project maakt onderdeel uit van de anterieure overeenkomst. Overigens is de verwachting dat de afwijkingen niet zullen leiden tot planschade.

De kosten voor de transformatie worden gedragen door de initiatiefnemer. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.