



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuid

Nota van Beantwoording inspraak

Concept Investeringsbesluit Havenstraatterrein
Voorontwerpbestemmingsplan Havenstraatterrein

4 november 2013

Colofon

Stadsdeel Zuid, Afdeling Beleidsrealisatie Fysiek Domein

In samenwerking met



Datum van uitgave:

4 november 2013

Contactadres:

President Kennedylaan 923
1079 MZ Amsterdam
Postbus 74019
1070 BA Amsterdam

Copyright © 2013

Ingenieursbureau Oranjewoud / Stadsdeel Zuid

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

1	Inleiding	3
1.1	Procedure	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Conclusie / aanpassingen.....	4
2.1	Investeringsbesluit	4
2.2	Ontwerpbestemmingsplan	5
3	Inspraakreacties	6
3.1	Inspraakprocedure en besluitvormingsproces.....	6
3.1.1	Duur en tijdstip inspraakprocedure	6
3.1.2	Totstandkoming plannen	7
3.1.3	Contact met raadsleden	8
3.1.4	Vervolgstappen	8
3.2	Ruimtelijk Kader.....	8
3.2.1	Hoogbouw algemeen.....	8
3.2.2	Hoogbouw bouwblok 4.....	11
3.2.3	Hoogbouw bouwblok 1.....	13
3.2.4	Beeldkwaliteit en visuele samenhang.....	16
3.2.5	Suggesties voor verbetering	17
3.2.6	Diversen	18
3.3	Bestemmingsplan (planregels).....	18
3.3.1	Relatie met voorgaande bestemmingsplannen.....	18
3.3.2	Wegbestemmen bedrijven	19
3.3.3	Ondergeschikte bouwdelen.....	19
3.3.4	Bestemming groen zuidkant plangebied	20
3.3.5	Minimale bouwhoogtes.....	20
3.3.6	Randvoorwaarden dove gevels en geluidwerende voorzieningen	20
3.3.7	Staat van bedrijfsactiviteiten	21
3.3.8	Functiemenging wonen - werken	21
3.3.9	Gebruik termen ontwerp- en voorontwerpbestemmingsplan	22
3.4	Beleidskader	22
3.4.1	Broedplaatsenbeleid / startende ondernemers	22
3.4.2	Structuurvisie Amsterdam 2040	23
3.5	Milieuaspecten.....	24
3.5.1	Geluidsbelasting op woningen.....	24
3.5.2	Aantasting woon- en leefklimaat.....	25
3.5.3	Vaststellen hogere grenswaarden	25
3.5.4	Onderzoek milieuhinder onvolledig.....	26
3.5.5	Geluidsbelasting transformatorstation.....	27
3.5.6	Richtafstand tramremise	27
3.5.7	Gevelmaatregelen geluidbelasting	27
3.5.8	Hinder luchtvaartgeluid	28
3.5.9	Magnetische veldsterkte	28
3.5.10	Luchtkwaliteit	29
3.5.11	Bodemkwaliteit.....	29
3.6	Verkeer en parkeren.....	29
3.6.1	Ontoereikende ontsluiting plangebied	29
3.6.2	Toename congestie door basisschool.....	30
3.6.3	Noodzaak structurele oplossing verkeersafwikkeling.....	31
3.6.4	Status Schinkelverbinding.....	31

3.6.5	Verkeersveiligheid	31
3.6.6	Fietsroute.....	32
3.6.7	Uitrit/draaicirkel ambulances	32
3.6.8	Uitrukken ambulances.....	33
3.6.9	Brug Stadiongracht	33
3.6.10	Verkeerssituatie Rheastraat	33
3.6.11	Parkeerprobleem Karperweg.....	34
3.6.12	Geen aanpassingen parkeerdruk plangebied	34
3.7	Historie, karakter en cultuurhistorie	35
3.7.1	Historie en ontstaansgeschiedenis plangebied	35
3.7.2	Behoud van het karakter	35
3.7.3	Bestaande historisch waardevolle gebouwen	36
3.7.4	Olympisch verleden plangebied	37
3.8	Woningbouwprogramma	37
3.8.1	Ruimte voor eengezinswoningen en servicewoningen	37
3.8.2	Woningen voor middenklasse	37
3.8.3	Evenwicht woningbouwprogramma.....	38
3.8.4	Sociale woningbouw	38
3.8.5	Zelfbouw	38
3.8.6	Particulier opdrachtgeverschap.....	38
3.8.7	Onderzoek woningbehoefte	39
3.8.8	Woningbehoefte middenklasse	39
3.9	Financiële risico's en financiële haalbaarheid.....	40
3.9.1	Financiële haalbaarheid.....	40
3.9.2	Noodzaak ontwikkeling.....	40
3.9.3	Vergoeding loodshouders.....	41
3.9.4	Realisatie sociale woningbouw.....	41
3.9.5	Vorbereidingskosten.....	42
3.9.6	Planschade	42
3.10	Positie huidige bedrijven / huurcontracten	42
3.10.1	Vervangende ruimte bestaande bedrijven	42
3.10.2	Bestaande huurcontracten	43
3.11	Brandveiligheid en brandweezorg	43
3.11.1	Ontsluiting plangebied.....	43
3.11.2	Ruimte brandweerkazerne	43
3.12	Overig	44
3.12.1	Bomen.....	44
3.12.2	Concurrentie projecten Amsterdam.....	44
3.12.3	Herziening erfpacht Afroditekade	45
3.12.4	Projectmatig ontwikkelen.....	45
3.12.5	Museumtramlijn	45
3.12.6	Woningtoewijzing	45
3.12.7	Eigendomsituatie plangebied	46
3.12.8	Ontwikkeling buiten Amsterdam	46
3.12.9	Positieve reacties	46
4	Inwinnen adviezen.....	48
4.1	Commissie Welstand en Monumenten	48
4.2	Stadsdeel Verkeerscommissie (SVC)	48
4.3	Stedelijk Toets en Advies Team (STAT).....	49
4.4	Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).....	50
4.5	Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)	51

1 Inleiding

1.1 Procedure

Het dagelijks bestuur (DB) van Stadsdeel Zuid heeft op 23 juli 2013 het voorontwerpbestemmingsplan Havenstraatterrein en het concept Investeringsbesluit Havenstraatterrein vrijgegeven voor vooroverleg en inspraak. Aan belanghebbenden en ingezetenen van het stadsdeel is vervolgens, in de periode 14 augustus 2013 tot en met 13 september 2013 de gelegenheid geboden een reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan en concept Investeringsbesluit. Omwonenden en andere belanghebbenden zijn op diverse manieren op de hoogte gebracht van de mogelijkheid tot inspraak (zie paragraaf 3.1.1 van deze nota).

Informatieavonden

Op 29 augustus en 11 september 2013 hebben drukbezochte informatieavonden plaatsgevonden. Tijdens deze informatieavonden konden geïnteresseerden zich laten informeren over het voorontwerpbestemmingsplan en het concept Investeringsbesluit, inclusief het ruimtelijk kader voor het plangebied. Op de eerste bijeenkomst is plenair een presentatie over de plannen verzorgd. Tijdens beide bijeenkomsten werd de mogelijkheid geboden één-op-één gesprekken te voeren met de vertegenwoordigers van het stadsdeel. Voor de bewoners van de Afroditekade is daarnaast op 17 september 2013 een bijeenkomst georganiseerd waar de hoogbouw in blok 4 centraal stond.

Respons

Binnen de inspraaktermijn zijn 115 Inspraakreacties binnengekomen. Bovendien hebben 2000 mensen de petitie "Voor het behoud industrieterrein Haarlemmermeerstation" ondertekend waarmee ze bezwaar maken tegen de ontwikkeling van het Havenstraatterrein tot gemengd woon-/werkgebied. Het grote aantal reacties getuigt van een grote betrokkenheid van omwonenden en gebruikers van het gebied bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. De reacties zijn uitgebreid beschreven en daardoor herkenbaar voor de insprekers.

Alle reacties zijn geïnteriseerd en vervolgens gebundeld op thema. In voorliggende Nota van Beantwoording worden per thema de ontvangen reacties samengevat en voorzien van een beantwoording. Daarbij wordt tevens aangegeven of de inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan en/of Investeringsbesluit. Reacties die niet onder een meer algemeen thema te scharen zijn, worden afzonderlijk behandeld. Dit heeft geleid tot de volgende clusters:

1. Inspraakprocedure en besluitvormingsproces;
2. Ruimtelijk kader;
3. Bestemmingsplan (planregels);
4. Beleidskader;
5. Milieuaspecten;
6. Verkeer en parkeren;
7. Historie, karakter en cultuurhistorie;
8. Woningbouwprogramma;
9. Financiële risico's en financiële haalbaarheid;
10. Positie huidige bedrijven / huurcontracten;
11. Brandveiligheid en brandweerzorg;
12. Overig.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 'Conclusie / Aanpassingen' is aangegeven op welke punten het voorontwerpbestemmingsplan en het Investeringsbesluit zijn gewijzigd naar aanleiding van de inspraakreacties. In hoofdstuk 3 worden de inspraakreacties per thema samengevat en beantwoord. Hoofdstuk 4 geeft een weergave van de ingewonnen adviezen en welke wijzigingen die tot gevolg hebben gehad.

2 Conclusie / aanpassingen

De inspraakreacties hebben aanleiding gegeven om het Investeringsbesluit en het voorontwerpbestemmingsplan op een aantal punten aan te passen. De hoofdlijnen van het plan blijven echter gehandhaafd.

2.1 Investeringsbesluit

Conclusie hoogbouwaccenten

Een groot deel van de ingekomen reacties heeft betrekking op de twee hoogbouwaccenten in het plangebied. Dit maakt duidelijk dat dit een gevoelig onderwerp is. Om deze reden is op een aantal punten nader onderzoek verricht om de ruimtelijke impact van de hoogbouw nog beter te kunnen beoordelen. De bezonningsstudie is onder meer uitgebreid en de effecten voor de bewoners van de Afroditekade zijn nader in beeld gebracht. De onderbouwing van de locatie en hoogte van de hoogbouwaccenten is aangescherpt en uitgebreid, zowel in het Investeringsbesluit als in bijlage 2 (Hoogbouwstudie). Op basis hiervan is de conclusie dat de twee hoogbouwaccenten goed zijn gepositioneerd in de structuur van de stad en ruimtelijk goed zijn ingepast in het plan. Het dagelijks bestuur ziet op basis hiervan geen redenen om de voorgestelde hoogbouw aan te passen.

Aanpassingen naar aanleiding van inspraak

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn de volgende passages in het Investeringsbesluit en de bijbehorende bijlagen aangepast en/of aangevuld:

- In paragraaf 5.3 Bebouwing van het Investeringsbesluit en in de bijlagen 2 Hoogbouwstudie en 3 Bezonningsstudie is de onderbouwing van de locatie en de hoogte van de hoogbouwaccenten aangescherpt en uitgebreid;
- De bezonningsstudie is uitgebreid. Dit heeft geleid tot aanpassing van bijlage 2 Hoogbouwstudie en bijlage 3 Bezonningsstudie;
- Paragraaf 8.2 Cultuurhistorie van het Investeringsbesluit is uitgebreid met tekst over begrenzing van Plan Zuid en dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie;
- In paragraaf 8.4 Luchthavenindelingbesluit van het Investeringsbesluit is toegevoegd dat het plangebied onder de aanvliegroute van de Schiphol Oostbaan ligt;
- In paragraaf 8.9 Magnetische velden van het Investeringsbesluit is opgenomen dat na verlegging hoogspanningskabels en vervanging transformatoren controlemetingen worden verricht;
- In paragraaf 8.10 Verkeer van het Investeringsbesluit is een nadere toelichting opgenomen over nader verkeersonderzoek ten behoeve van de verkeersafwikkeling Amstelveenseweg, de ontsluiting van het plangebied en is een onderbouwing over verkeersveiligheid toegevoegd;
- Paragraaf 8.11 Milieuzonering van het Investeringsbesluit is aangepast in die zin dat een andere Staat van bedrijfsactiviteiten wordt gehanteerd (NB: de lijst voor gemengd gebied met A en B categorieën, maakt het onmogelijk om goede randvoorwaarden te stellen aan categorie B bedrijven, en daarmee om een goed woon-leefklimaat te garanderen, vandaar de keuze voor de andere Staat van bedrijfsactiviteiten met 1, 2 en 3.1 categorieën) en is een nadere toelichting opgenomen over de inpasbaarheid van bedrijven;
- In paragraaf 8.12 Geluid van het Investeringsbesluit is een nadere onderbouwing voor de aanvaardbaarheid van 55 dB(A) toegevoegd, is het advies van TAVGA opgenomen en is tekst toegevoegd over maatwerkvoorschriften bij bedrijven;
- In paragraaf 8.13 Externe veiligheid van het Investeringsbesluit is het advies van Brandweer Amsterdam-Amstelland toegevoegd.

Ambtshalve aanpassingen

Naar aanleiding van de ingewonnen adviezen (hoofdstuk 4 van deze nota) en nadere inzichten zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- In paragraaf 4.2 Het verleden van het Investeringsbesluit is de informatie over de relatie met de ontwikkelingen van het Huis van Bewaring aangevuld;

- In paragraaf 5.2 van het Investeringsbesluit, bijlage 1 Spelregelkaarten en bijlage 4 Verbeeldingen is op basis van het advies van de Verkeerscommissie het haaks parkeren in de Verlengde Havenstraat omgezet naar langs parkeren aan beide zijden van de straat en is het aantal toegestane in/uitgangen voor de parkeervoorzieningen in de bouwblokken langs de Verlengde Havenstraat gereduceerd;
- In paragraaf 5.2 bijlage 1 Spelregelkaarten en bijlage 4 Verbeeldingen is het tracé van de keerlus voor de Museumtram gewijzigd;
- In paragraaf 5.3 zijn op aanbeveling van de Commissie Welstand en Monumenten de toetscriteria voor de beeldkwaliteit aangescherpt;
- In paragraaf 7.1 Huidig juridisch-planologisch kader is een nadere toelichting opgenomen over de huidige status van de verouderde bestemmingsplannen;
- In paragraaf 8.3 Hoogbouw zijn de uitkomsten van de hoogbouweffectrapportage toegevoegd;
- In paragraaf 8.15 Natuur en groen zijn de uitkomsten van het aangevulde natuurwaardenonderzoek toegevoegd

2.2 Ontwerpbestemmingsplan

Bovenstaande wijzigingen hebben ook geleid tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan. Deze wijzigingen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan, dat na vaststelling van het Investeringsbesluit in procedure zal worden gebracht. Het bestemmingsplan is immers de juridisch-planologische vertaling van het Investeringsbesluit. Daarnaast heeft een aantal inspraakreacties geleid tot wijzigingen die uitsluitend betrekking hebben op het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt op de volgende onderdelen gewijzigd:

- In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan worden, overeenkomstig het ruimtelijk kader van het Investeringsbesluit, de minimale bouwhoogtes opgenomen;
- De rapportage Inventarisatie milieuhinder bedrijven omgeving Havenstraatterrein, bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan, wordt aangepast in die zin dat de meest recente wet- en regelgeving wordt verwerkt;
- In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende akoestisch onderzoek wordt toegevoegd dat de tramremise onder Activiteitenbesluit valt;
- In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden de uitkomsten van het nader onderzoek verkeersafwikkeling Amstelveenseweg / Havenstraatterrein verwerkt, dit onderzoek wordt tevens als bijlage bijgevoegd;
- De planregels en toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast, in de zin dat de verplichting om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren niet geldt voor bestaande functies;
- In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere onderbouwing van de woningbehoefte opgenomen;
- De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende cultuurhistorisch onderzoek worden aangevuld met het Olympisch verleden van het plangebied (zwembad);

3 Inspraakreacties

De inspraakreacties zijn afkomstig van bedrijven die nu op het Havenstraatterrein gevestigd zijn, omwonenden, gebruikers van het terrein en bedrijven en organisaties uit de omgeving. De reacties hebben zowel betrekking op het concept Investeringsbesluit, als op het voorontwerpbestemmingsplan. Soms is dat specifiek aangegeven, maar veelal is dat in het midden gelaten. Voor de behandeling van de reacties maakt dat niets uit. In meerderheid betrof het unieke reacties, maar zeker ook een aanzienlijk gedeelte van de reacties was gelijklopend.

In dit hoofdstuk worden de reacties beschreven. Reacties met hetzelfde thema zijn bij elkaar gezet en worden zoveel mogelijk van één antwoord voorzien. Daarbij wordt aangegeven of ze voor DB van Stadsdeel Zuid aanleiding zijn geweest het Investeringsbesluit en/of het voorontwerpbestemmingsplan aan te passen.

3.1 Inspraakprocedure en besluitvormingsproces

3.1.1 *Duur en tijdstip inspraakprocedure*

Er is aangegeven dat de inspraakperiode te kort was en deels in devakantie viel. Er wordt daarom verzocht om verlenging van de inspraakperiode. Door de haastige en onzorgvuldige voorbereiding op besluitvorming, is er te weinig tijd om informatie in te winnen, eigen onderzoek te doen en adequaat te reageren. De vraag wordt gesteld waarom 'verkramp't wordt vastgehouden aan de termijn waarop gemeenteraadsverkiezingen (opheffen stadsdeel) gepland zijn.

Beantwoording

Normaal gesproken duurt de inspraakperiode zes weken. Het DB heeft echter de mogelijkheid daar gemotiveerd van af te wijken. In dit geval heeft het DB op 23 juli 2013 besloten de inspraak te bekorten tot (ruim) vier weken. Essentieel in de planning is dat het DB op 18 december een besluit aan de stadsdeelraad kan voorleggen. Wordt dat niet gehaald dan is de kans zeer groot dat de gemeenteraad het besluit niet voor de gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart 2014 kan bekrachtigen. Per saldo zal dat leiden tot grote vertraging in de besluitvorming en dat wordt door het DB zeer ongewenst gevonden gelet op de behoefte aan nieuwe woningen. De besluitvormingsplanning is zeer krap en kent nauwelijks speling. Omdat ook het DB liever een inspraakperiode van zes weken had gehad is in het proces een aantal stappen ingebouwd, die (enige) compensatie kunnen bieden voor de kortere inspraakperiode:

Met de meeste direct belanghebbenden bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein zijn individueel of in groepsverband gesprekken gevoerd over de voorstellen voor het gebied.

- Op 4 juni zijn twee Informatiebijeenkomsten gehouden voor huurders op het Havenstraatterrein en voor bewoners van de Afroditekade. Tijdens deze bijeenkomsten is aangekondigd in welke periode de inspraakperiode zou zijn en de informatieavond zou worden gehouden.
- In de stadsdeelkrant is reeds op 25 juli 2013 een vooraankondiging over de inspraakperiode en de informatieavond gepubliceerd.
- Op 2 augustus zijn brieven met informatie over de inspraakperiode verstuurd naar alle bij ons bekende belanghebbenden bij het project.
- Op 5 augustus zijn in een ruime straal rond het projectgebied huis aan huis informatiebrieven bezorgd.
- Op 13 augustus is alle informatie gepubliceerd op de website van het stadsdeel.
- Op 13 augustus is de inspraakperiode formeel aangekondigd in het Parool.
- Op 22 augustus is de inspraakperiode formeel aangekondigd in de Stadsdeelkrant.

Naar de mening van het DB zijn alle belanghebbenden hiermee tijdig over de inspraakperiode geïnformeerd. Op een tijdens de informatieavond op 29 augustus 2013 door de Belangenvereniging van huurders op het Havenstraatterrein gedaan verzoek de inspraakperiode alsnog te verlengen, is die mogelijkheid nogmaals tegen het licht gehouden. De conclusie was echter opnieuw dat dat niet verstandig is en een groot risico met zich meebrengt voor het niet halen van de planning. Wel is toen

besloten een extra informatiebijeenkomst te organiseren op 11 september, om belanghebbenden nogmaals de mogelijkheid te bieden zich over de plannen te laten informeren.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.1.2 Totstandkoming plannen

Er is bezwaar tegen de wijze waarop de plannen tot stand zijn gekomen. Aangegeven wordt dat men is geconfronteerd met afgeronde plannen, terwijl in het verleden is afgesproken dat inspreker bij de planvorming zou worden betrokken. De belangenvereniging voor het Havenstraatterrein stelt deze vraag ook aan de orde. Daarbij wordt ook aangegeven dat er geen sprake is van transparantie en dat men zich niet serieus genomen voelt. Er is onvoldoende overleg geweest en geen samenwerkingsverband gevormd met de omgeving. Gevraagd wordt in hoeverre buurtbewoners een stem hebben gehad in de plannen en waarom een referendum/volksraadpleging van beperkte aard niet tot de mogelijkheden heeft behoord. Ook crowdsourcing/crowdfunding was met het oog op een snelle informatievoorziening een optie geweest. De huidige aanpak zonder draagvlakcreatie is volgens sprekers ouderwets. Er wordt daarom verzocht om ruimte voor ontwikkeling van een breed gedragen plan. Daarom wordt voorgesteld de planvorming op te schorten om aan een beter plan te werken.

Beantwoording

Het DB is al vele jaren bezig met de planvorming voor het Havenstraatterrein. Sinds het wegvallen in 2004 van de reservering van het terrein voor een verbinding over de Schinkel zijn diverse plannen gemaakt waarover regelmatig gesprekken zijn gevoerd met omwonenden. In eerste instantie betrof dat plannen voor het stadsdeelkantoor voor stadsdeel Oud Zuid. Toen dat niet door ging is begonnen met de eerste voorbereidingen voor het huidige plan: het Strategiebesluit dat in 2011 is genomen. De daarin aangegeven ontwikkelrichting is verder geconcretiseerd in het Projectbesluit dat in 2012 is genomen door de stadsdeelraad en waar Burgemeester en Wethouders in november dat jaar mee hebben ingestemd. Het concept Investeringsbesluit is een logisch vervolg op deze stappen. De planvorming staat niet op zich, maar ligt in het verlengde van de op 11 februari 2011 door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Amsterdam 2040, waarin het Havenstraatterrein is aangewezen als gebied dat kan worden getransformeerd naar een gemengde bestemming van wonen en werken in de periode 2010-2020. Voorafgaand aan de vaststelling van de Structuurvisie heeft uitgebreide consultatie en inspraak plaatsgevonden.

Met het Projectbesluit uit 2012 heeft de stadsdeelraad van Zuid nadrukkelijk gekozen voor een gemengde invulling van het gebied, maar daarbij ook de nadruk gelegd op de realisatie van een groot aantal (ca. 500) woningen. In de periode voorafgaand aan het projectbesluit is een aantal keren met belanghebbende gesproken. En zoals te doen gebruikelijk is de omgeving van het project ook in de fase van het Investeringsbesluit geconsulteerd. Vanaf begin 2013 is daarom met een groot aantal belanghebbenden in de omgeving gesprekken gevoerd over de plannen van het stadsdeel. De in deze gesprekken verkregen informatie is meegenomen in de planvorming en heeft ook geleid tot wijzigingen. Na afronding van het concept Investeringsbesluit en het voorontwerpbestemmingsplan zijn in de inspraakperiode twee informatieavonden gehouden en is nog een derde bijeenkomst georganiseerd voor bewoners van de Afroditekade. Na de inspraakperiode is een begeleidingsgroep opgericht waarin het stadsdeel met belanghebbenden doorpraat over de planvorming. Alvorens de stadsdeelraad het Investeringsbesluit zal vaststellen zal de deelraadscommissie Ruimte en Wonen zich over de plannen buigen. Tijdens die vergaderingen kan door iedereen die dat wil spreektijd worden aangevraagd.

Na vaststelling van het Investeringsbesluit door de gemeenteraad zal het ontwerpbestemmingsplan volgens de wettelijke vereisten in procedure worden gebracht. Vanaf dat moment volgen er diverse mogelijkheden te reageren op het (ontwerp)bestemmingsplan.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.1.3 **Contact met raadsleden**

Verzocht wordt om in contact te komen met direct betrokken raadsleden.

Beantwoording

Raadsleden worden door de burgers direct gekozen en zijn hun vertegenwoordigers. Burgers kunnen altijd met raadsdelen in contact komen. De contactgegevens zijn te vinden op de site van het stadsdeel: www.zuid.amsterdam.nl.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.1.4 **Vervolgstappen**

Verzocht wordt om op de hoogte te worden gehouden van de vervolgstappen, hoe meegedacht kan worden en op welk moment gereageerd kan worden.

Beantwoording

Na de inspraakperiode is een begeleidingsgroep opgericht waarin het stadsdeel met belanghebbenden doorpraat over de planvorming. Daarnaast zal het stadsdeel op de gebruikelijke wijze communiceren over de voortgang en de vervolgprocedure. De insprekers zullen worden geïnformeerd over de geplande data van de vergaderingen van de stadsdeelraadscommissie en de stadsdeelraad en de wijze waarop ze spreektijd kunnen aanvragen. Ook zullen ze worden geïnformeerd over de volgende stap in de procedure (tervisielegging ontwerpbestemmingsplan).

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.2 **Ruimtelijk Kader**

3.2.1 **Hoogbouw algemeen**

Noodzaak hoogbouw

Er wordt getwijfeld aan de noodzaak van hoogbouw in het plangebied. Daartoe worden de volgende argumenten aangevoerd:

- *Er is al voldoende hoogbouw in Zuid/Sportas;*
- *Verzoek om hoogbouw te verlagen tot 6/7 lagen.*

Beantwoording

Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is het belangrijk om te benoemen wanneer er sprake is van hoogbouw. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam wordt hoogbouw beschreven als gebouwen vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte van de gebouwen in hun directe omgeving. In het ruimtelijk kader voor het Havenstraatterrein kunnen dus twee gebouwen aangemerkt worden als hoogbouw: het gebouw van maximaal 35 meter (10 bouwlagen) bij het Haarlemmermeerstation en het gebouw van maximaal 41 meter (13 bouwlagen) bij de kop van het Park Schinkeleilanden. De overige bebouwing in het ruimtelijk kader is geen hoogbouw.

De woningbehoefte in Amsterdam is groot en blijft groeien. Vooral in populaire wijken zoals Amsterdam Zuid en Amsterdam West. Daarom is de eerste pijler van de Structuurvisie de intensivering van het grondgebruik in Amsterdam. De Structuurvisie stelt: "Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangeast. (...) Het gaat ook om intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen." (pagina 25).

Deze intensivering leidt tot de verdere uitrol van het centrumgebied. In de Structuurvisie wordt gesteld dat de uitrol van het centrumgebied zich het sterkst manifesteert "via het grote aantal extra woningen

die zullen worden gebouwd in wijken die nu nog als 'tuinstedelijk' of als monofunctioneel werkgebied te boek staan, maar in de nabije toekomst tot het (hoog)stedelijke centrumgebied gaan behoren. De appartementen zullen in een stedelijke, gemengde setting worden gebouwd. Het gaat om een serie locaties die net binnen of buiten de ringweg A10 – beneden Het IJ – zijn gelegen, plus diverse plekken aan de noordelijke IJ-oever." (pagina 36). Het Havenstraatterrein is één van deze locaties met een gunstige ligging, dicht bij het Vondelpark en de voorzieningen langs de Zeilstraat.

Conform de uitgangspunten van de Structuurvisie kent het Havenstraatterrein een hoge bebouwingsdichtheid. Om toch een aantrekkelijke woonomgeving te kunnen realiseren is er in het ruimtelijk kader gekozen voor een gevarieerde bouwhoogte. Om plekken met een bouwhoogte van drie bouwlagen mogelijk te maken zijn er op andere plekken in het plangebied hogere bouwvolumes noodzakelijk. Hoogbouw is dus een belangrijke voorwaarde om op het Havenstraatterrein een gevarieerd en aantrekkelijk woonmilieu en voldoende woningen te realiseren.

Aantasting leefbaarheid

Er wordt aangegeven dat met de hoogbouw de leefbaarheid in (de omgeving van) het plangebied wordt aangetast. Daarbij worden de onderstaande punten genoemd:

- *Hoogbouw is aantasting op de leefomgeving;*
- *Behoeft aan laagbouw vanwege leefbaarheid in de buurt;*
- *Elders in de stad wordt hoogbouw afgebroken om ruimte en leefbaarheid te creëren en eengezinswoningen te bouwen (Zuidoost).*

Beantwoording

De hoogbouw op het Havenstraatterrein is een van de consequenties van de keuzes die zijn gemaakt in de Structuurvisie Amsterdam. Er wordt ingezet op verdichting van de stad om het voorzieningenniveau, de leefkwaliteit en de attractiviteit van Amsterdam te versterken.

Hoogbouw, mits goed geïntegreerd in het stedelijke weefsel en met aantrekkelijke bestemmingen op de begane grond, versterkt de kwaliteit van de leefomgeving. Meer woningen op één locatie leidt immers tot meer mensen en dus ook meer draagvlak voor voorzieningen, meer activiteit op straat, meer sociale controle en meer levendigheid. De hoogbouw op het Havenstraatterrein is altijd onderdeel van een samengesteld bouwblok met verschillende bouwhoogten, met woningen, voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid op de begane grond, waar ook de entrees naar de etages komen.

Het plan voor het Havenstraatterrein kan niet vergeleken worden met de afgebroken galerijflats in Amsterdam Zuidoost (met vaak meer dan 400 woningen in één gebouw). De twee hoogbouwaccenten op het Havenstraatterrein zijn veel kleinschaliger en moeten door hun ligging in de stad vergeleken worden met succesvolle gebouwen als de 'Wolkenkrabber' in Amsterdam Zuid of de hoogbouw aan de Buyskade in het Stadsdeel West.

Bouwhoogten / Hoogbouw

Er bestaat een aantal bezwaren tegen de bouwhoogten als opgenomen in het ruimtelijk kader en bestemmingsplan, wat tot uiting komt in de onderstaande punten.

- *Hoogte en volumes passen niet op deze plek binnen Amsterdam;*
- *Verzoek om meer afwisseling in bouwhoogten, om muur van hoogbouw te onderbreken;*
- *Verzoek om alternatieven te onderzoeken.*

Beantwoording

De voorgestelde bouwhoogte voor het Havenstraatterrein is gevarieerd. Het ruimtelijk kader kent vier bouwblokken die stuk voor stuk een gevarieerde bebouwingshoogte hebben. De bouwblokken kennen over het algemeen een lagere bebouwing aan de zuidwestzijde en de hogere bebouwing aan de noordoostzijde van het bouwblok; dit bevordert de bezonning van de binnenterreinen en de woningen. De hoogte van de bebouwing op het Havenstraatterrein is zorgvuldig afgestemd op de bouwhoogten in de omgeving. De basis van de bouwblokken kent een variatie in bouwhoogten tussen minimaal 10 meter (drie bouwlagen) en maximaal 23 meter (zeven bouwlagen). Hiermee wordt aangesloten op alle bestaande bouwhoogten rondom het Havenstraatterrein. De bestaande bebouwing langs de Karperweg varieert tussen de twee en vijf bouwlagen en de bebouwing langs de Afroditekade kent zeven en acht

bouwlagen. Daarnaast kent het plan twee hogere accenten. Een gebouw van maximaal 35 meter (10 bouwlagen) bij het Haarlemmermeerstation en het gebouw van maximaal 41 meter (13 bouwlagen) bij de kop van het Park Schinkeileilanden. Deze twee hogere gedeelten zijn nadrukkelijk bedoeld als accent in de ruimtelijke structuur van dit deel van Amsterdam Zuid, vergelijkbaar met de positie van de hoogbouw in andere delen van het stadsdeel. Deze bouwhoogten passen dus goed op deze plek in Amsterdam.

Door de variatie in bouwhoogten kunnen bovendien zowel de grotere ontwikkelende partijen als de kleine (zelf)bouwers iets van hun gading vinden, waardoor er een gevarieerde wijk kan ontstaan. De twee gebouwen die aangemerkt kunnen worden als hoogbouw versterken juist het gevarieerde hoogtebeeld. Een grotere variatie van bouwhoogten is bijna niet mogelijk. Er is daarmee geen sprake zijn van een muur van hoogbouw.

Er is uitgebreid onderzoek verricht naar de ruimtelijke impact van bouwhoogten, zowel binnen het plangebied als voor de omgeving. In het Strategiebepalend Besluit (2011) stond de hoogbouw op de wal van de Stadiongracht, op een afstand van ongeveer 50 meter van de bebouwing aan de Afroditekade. Om de afstand te vergroten is in het Projectbesluit (2012) een voorkeursvariant opgenomen met hoogbouw tegen de tramremise. Niet alleen werd daardoor de afstand ten opzichte van de Afroditekade veel groter, maar ontstond er ook ruimte voor groen en water langs de noordoever van de Stadiongracht. Mede naar aanleiding van de kritische reacties van omwonenden is bij de uitwerking van het voorliggende Investeringsbesluit besloten een aanzienlijk deel van de hoogbouw op de kop van het Park Schinkeileilanden te verwijderen en de maximale bouwhoogte met twee bouwlagen te verlagen. Er is dus geen sprake meer van een muur van hoogbouw, zoals in het projectbesluit nog wel het geval was, en de afstand ten opzichte van de bebouwing aan de Afroditekade is zo groot mogelijk gemaakt.

Naar aanleiding van kritische reacties van omwonenden tijdens informatieavonden is opnieuw verkend of de bouwhoogten en het bouwvolume van blok 4 aangepast kan worden. Hiervoor heeft ook een extra bijeenkomst plaatsgevonden met de bewoners van de Afroditekade. De conclusie die het DB aan het einde van dit proces trekt, is dat het zowel vanuit ruimtelijk als programmatisch oogpunt niet wenselijk is om het ruimtelijk kader op dit onderdeel nog verder aan te passen. Het DB is van mening dat de hoogbouw in blok 4 op een juiste plek is gesitueerd en dat ten opzichte van het projectbesluit de hoogbouw al sterk in omvang is gereduceerd van vier bouwdelen die een lange muur vormden tot één toren.

Inpassing in de omgeving

Er wordt getwijfeld of hoogbouw op het Havenstraatterrein wel past in de (historische) stedelijke context. Daartoe worden de volgende argumenten aangevoerd:

- *Hoogte en volumes passen niet op deze plek binnen Amsterdam;*
- *Hoogbouw is historisch gezien niet relevant;*
- *Geen behoefte aan markante herkenningspunten;*
- *Hoogteaccenten passen niet binnen de Ring A10, daar is geen skyline of hoogbouw.*

Beantwoording

Vanaf de twintigste eeuw is hoogbouw in Amsterdam een beproefd middel om belangrijke stedelijke structuren te accentueren. Dit geldt voor de beroemde uitbreidingsplannen van Berlage en Van Eesteren, maar ook voor veel andere wijken in de stad. De hoogbouwaccenten op het Havenstraatterrein voegen zich in deze lange Amsterdamse traditie en zijn historisch gezien relevant. Denk aan de “Wolkenkrabber” op het Victorieplein, het Apollo House aan de Apollolaan en het Hilton Hotel aan de Minervalaan. Opvallend is dat deze hoogbouwaccenten uit het Plan Zuid van Berlage ook allemaal tussen de 30 en 40 meter hoog zijn, net als de voorgestelde hoogbouwaccenten op het Havenstraatterrein.

In de Structuurvisie is aangegeven in welke gebieden uiterst terughoudend moet worden omgegaan met hoogbouw (de twee kilometerzone rondom het Unesco erfgoed) en in welke gebieden hoogbouw gestimuleerd moet worden. Het Havenstraatterrein valt buiten de twee kilometerzone, maar valt ook niet binnen de aangewezen hoogbouwzones langs de A10. Hoogbouw op het Havenstraatterrein moet dus niet, maar mag wel op grond van het instrumentarium dat de Structuurvisie aanreikt voor de

toepassing van hoogbouw in de stad (zie pagina 299 e.v. van de Structuurvisie). De voorgestelde hoogbouw op het Havenstraatterrein is overigens aanzienlijk lager dan veel van de hoogbouw langs de A10 en is dus van een andere orde. De hoogbouw op het Havenstraatterrein is nadrukkelijk bedoeld als accent in de ruimtelijke structuur van dit deel van Amsterdam Zuid, vergelijkbaar met de positie van de hoogbouw in andere delen van het stadsdeel.

Hoogbouw op een andere locatie

Er wordt gevraagd waarom hoogbouw niet op een andere locatie (binnen het plangebied) gesitueerd is.

Beantwoording

De twee, in het Investeringsbesluit vastgelegde locaties, zijn het meest geschikt voor hoogbouw op het Havenstraatterrein. Dit is gebaseerd op de navolgende argumenten:

1. Hoogbouwaccenten dienen zorgvuldig gepositioneerd te worden in de stedelijke structuur. Het Havenstraatterrein kent slechts twee plekken die ingebed zijn in grotere stedelijke structuren. Dat is de kop van de landschappelijke scheg aan de zuidkant van het plangebied en aan de westzijde van het Haarlemmermeercircuit. De exacte locatie van beide hoogbouwaccenten is zodanig gekozen dat ze vanuit verschillende gezichtspunten goed zichtbaar zijn;
2. De gekozen locaties van de hoogbouwaccenten hebben de kleinste mogelijke schaduwwerking op de direct omliggende bebouwing (zowel bestaand als nieuw). Er waren vanuit dit aspect geen betere locaties in het plangebied.

Conclusie

Het grote aantal reacties op en bezwaren tegen hoogbouw op het Havenstraatterrein maakt duidelijk dat dit een gevoelig onderwerp is. De verdichtingopgave uit de Structuurvisie leidt echter tot hoge bebouwingsdichtheden voor het Havenstraatterrein. De onderbouwing van de locatie en hoogte van de hoogbouwaccenten is aangescherpt en uitgebreid, zowel in het Investeringsbesluit als in bijlage 2 (Hoogbouwstudie). Het DB is hierdoor van mening dat het bouwvolume goed is ingepast en dat de twee hoogbouwaccenten goed zijn gepositioneerd in de structuur van de stad en goed zijn ingepast in de te realiseren bouwblokken. Op basis van deze nadere onderbouwing ziet het DB geen redenen om de voorgestelde hoogbouw aan te passen.

3.2.2 Hoogbouw bouwblok 4

Inpassing hoogbouwaccent zuidkant

Er bestaat bezwaar tegen het hoogbouwaccent dat aan de zuidkant van het plangebied (Schinkelzijde) wordt gecreëerd. Concreet worden de volgende punten genoemd:

- *Hoogbouw Schinkelzijde vormt geen vloeiende overgang park naar stad (er is altijd gesproken van doortrekken groenstructuur, hoogbouw is juist afsluitende overgang);*
- *Geen geleidelijke overgang van stad naar park (meer open bebouwingskarakter gewenst);*
- *Hoogbouw zuidwestpunt moet lager om esthetische redenen;*
- *Hoogbouw is een ernstige aantasting leefomgeving IJsbaanpad;*
- *Voor wie is hoogbouw Schinkelzijde gezichtsbepalend.*

Beantwoording

Het Havenstraatterrein vormt de kop van de Sportas en de landschappelijke scheg naar het Amsterdamse Bos. In de Structuurvisie staat: "Hoewel hoogbouw in de groene scheggen uit den boze is, is het denkbaar op de koppen van scheggen(...) een enkel zorgvuldig ingepast hoogbouwaccent te plaatsen." (pagina 233). Deze accentuering speelt een belangrijke rol voor het toenemende aantal fietsers, sporters en recreanten dat gebruik maakt van de Sportas. Het bewegend perspectief vanuit het landschap naar het hoogbouwaccent is een essentiële voorwaarde die ook in de Structuurvisie wordt genoemd. "Juist vanuit de open scheggen is de stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren. Dat is niet erg, integendeel, dat hoort bij het metropolitane landschap en maakt het des te interessanter. De hoogbouw is niet slechts als statisch beeld te ervaren, maar nadrukkelijk ook als wisselend perspectief, terwijl men voortbeweegt." (pagina 55). Dit geldt dus ook voor de beleving van het hoogbouwaccent op de kop van het Park Schinkeilanden. Door de ligging in de bocht van de Stadiongracht staat het hoogbouwaccent deels achter de bebouwing van het Olympisch Kwartier Noord en ontstaat er een

interessant wisselend perspectief als men over het fietspad naar het noorden beweegt. Hierdoor gaat de landschappelijke scheg geleidelijk over naar een stedelijke omgeving:

- Eerst oogt het hoogbouwaccent als een onderdeel van het Olympisch Kwartier Noord. De hoogbouw is van een tweede orde omdat de bebouwing langs de Laan der Hesperiden op de voorgrond staat en het hoogbouwaccent grotendeels aan het oog onttrekt;
- Vanaf de fietsbrug ter hoogte van de Laan der Hesperiden maakt het hoogbouwaccent zich los van de voorliggende bebouwing en wordt zichtbaar over het water van de Stadiongracht;
- Vanaf dit punt vormt het hoogbouwaccent samen met de kantoorstoren aan de overzijde van de Schinkel een markante stadsentree;
- Aan het einde van de bocht verschuift het perspectief van de fietser of wandelaar naar de groene parkstrook voor bouwblok 4, het nieuwe buurtplein, de fietsbrug en de oevers van de Stadiongracht.

Deze encensering met een wisselend perspectief vanuit Park Schinkeleilanden sluit naadloos aan op de aanbevelingen uit de Structuurvisie.

Door in bouwblok 4 hoogbouw te realiseren is het ook mogelijk om bij een gelijkblijvend woningaantal op maaiveld extra ruimte vrij te houden voor de groene uitloper van Park Schinkeleilanden. De gehele oever langs de Stadiongracht blijft vrij van bebouwing en de aangrenzende parkstrook krijgt een groene inrichting zodat er (binnen het plangebied) een mooie overgang gerealiseerd kan worden tussen park en stad.

Hoewel de hoogbouw zichtbaar is vanaf het IJsbaanpad is de afstand zo groot dat er geen sprake is van aantasting van de leefomgeving aldaar. De dichtstbijzijnde woonark aan het IJsbaanpad ligt op meer dan 500 meter afstand. De woonarken langs de Schinkel, ter hoogte van Huis te Vraag, liggen veel dichterbij. De dichtstbijzijnde woonark ligt op ruim 100 meter van het hoogbouwaccent. Voor deze woonarken zal het uitzicht zeker veranderen. De meest noordelijke boten zullen in de vroege ochtend (tussen 7.00 en 8.00 uur in de maanden april tot en met augustus) enige hinder hebben van schaduw. Dit is echter slechts van korte duur en kan dus niet gezien worden als een aantasting op de leefomgeving.

Effecten hoogbouw op woningen Afroditekade

Bewoners aan de Afroditekade geven aan dat zij vrezen voor verlies van uitzicht en lichtinval, een grotere schaduwwerking en aantasting van hun privacy ('kijkdoos voor overburen') als gevolg van de hoogbouw op het Havenstraatterrein.

Beantwoording

Langs de Afroditekade staan vier appartementengebouwen van zeven tot acht bouwlagen. Voor de bewoners in het derde appartementengebouw aan de Afroditekade (gezien vanaf de Amstelveenseweg) zal het uitzicht aanzienlijk veranderen. Het zicht op de tramremise en de achterliggende Schinkel verdwijnt gedeeltelijk. Dit verlies aan uitzicht is echter niet alleen toe te rekenen aan de hoogbouw. Juist ook de overige bouwvolumes ontnemen voor een groot aantal bewoners het zicht op de Schinkel en de tramremise.

De ruimtelijke modellen uit het Strategiebesluit (2011) kenden hoogbouw op de walkant van de Stadiongracht, ongeveer 50 meter van het derde appartementengebouw aan de Afroditekade. Om de afstand tot de bebouwing aan de Afroditekade te vergroten, is in het Projectbesluit (2012) een voorkeursvariant opgenomen met hoogbouw grenzend aan de tramremise. Zo werd de afstand ten opzichte van het derde appartementengebouw aan de Afroditekade meer dan 75 meter. Al tijdens de presentatie van deze voorkeursvariant hebben de bewoners uit het derde appartementengebouw aan de Afroditekade hun zorgen geuit. Bij de uitwerking ten behoeve van het Investeringsbesluit is daarom veel aandacht gegeven aan een goede geleiding van het bouwvolume in bouwblok 4. Uiteindelijk heeft dit geleid tot het verwijderen van een aanzienlijk deel van de hoogbouw uit de voorkeursvariant en het verlagen van de bouwhoogte met twee bouwlagen. Dit heeft overigens geleid tot een toename van het bouwvolume in de andere bouwblokken van het Havenstraatterrein om de gewenste woningaantallen te kunnen inpassen.

Om het visuele effect van de nieuwe bebouwing te verminderen is er voor gekozen om bouwblok 4 te geleiden in drie verschillende maximale bouwhoogtes, zodat er een gevarieerd beeld ontstaat. Daarbij is nadrukkelijk voorgeschreven dat er tussen de bebouwing van maximaal zeven bouwlagen en de hoogbouw van maximaal dertien bouwlagen een opening zit met een breedte van vijftien meter en een maximale bouwhoogte van vijf bouwlagen. Zo ontstaat een afwisselend beeld met verschillende doorzichten en perspectieven. Van één aaneengesloten muur van hoogbouw is dus geen sprake.

De afstand tussen de nieuwbouw op het Havenstraatterrein en het derde appartementengebouw aan de Afroditekade is minimaal 78 meter. Ter vergelijking: de Apollolaan is 60 meter breed en de afstand tussen de bebouwing aan weerszijden van de Schinkel (ter hoogte van de Lightfactory) is 65 meter. In deze voorbeelden is de afstand tussen de woningen zo groot dat er geen sprake is van inbreuk op privacy door de overburen. Laat staan dat er sprake is van een 'kijkdooseffect'. Dit zal dus ook niet het geval zijn voor de bewoners in de appartementengebouwen aan de Afroditekade, na realisatie van de bebouwing op het Havenstraatterrein.

De afstand tussen de nieuwe bebouwing en de woningen aan de Afroditekade is zo groot dat er geen sprake zal zijn van vermindering van lichtinval, ook niet voor de woningen in het derde appartementengebouw. De nieuwe bebouwing op het Havenstraatterrein heeft echter wel gevolgen voor de bezonning van de woningen in het derde appartementengebouw op de Afroditekade. Bezonningsstudies tonen aan dat de maximaal toegestane hoogbouw in bouwblok 4 in de zomermaanden schaduw geeft op een aantal woningen in het derde appartementengebouw aan de Afroditekade. In mei, juli en augustus raakt de schaduwprojectie van de hoogbouw rond 19:00 uur een deel van de begane grondwoningen in het derde appartementengebouw aan de Afroditekade. In juni gebeurt dit rond 20:00 uur. Vervolgens schuift de schaduwprojectie langs de gevel omhoog en westwaarts. Een deel van de woningen in het derde appartementengebouw heeft overigens geen last van schaduwwerking door de hoogbouw. De nieuwbouw (inclusief hoogbouw) op het Havenstraatterrein heeft verder geen negatieve gevolgen voor de bezonning van de overige drie appartementengebouwen aan de Afroditekade.

Conclusie

Er is uitvoerig verkend wat de mogelijkheden zijn om de hinder voor de woningen in de omgeving tot het minimum te beperken, met behoud van het gegeven woningaantal. Dit heeft geleid tot een aanzienlijke beperking van het bouwvolume (vergeleken met het Projectbesluit) en een grotere afstand tot de Afroditekade (vergeleken met het Strategiebesluit). Ook de positie in de structuur van het Park Schinkeleilanden is nogmaals nader onderzocht. De resultaten van deze verkenningen zijn verwerkt in de geactualiseerde versies van Bijlage 2 en Bijlage 3 van het Investeringsbesluit. Op basis van deze verkenningen concludeert het DB dat verdere optimalisatie niet mogelijk is en het hoogbouwaccent goed is gepositioneerd in de omgeving.

3.2.3 Hoogbouw bouwblok 1

Relatie plangebied met Berlage

Er bestaat een groot aantal bezwaren tegen de hoogbouw aan de noordzijde van het plangebied vanuit het oogpunt van inpasbaarheid in de omgeving en aansluiting op de omgeving. Er wordt aangegeven dat de hoogbouw niet past in de stijl van Berlage, die in de omgeving terug te vinden is. Concreet worden de volgende (deels overlappende) punten genoemd:

- *De hoogbouw maakt te grote inbreuk op stadsgezicht en karakteristieke omgeving;*
- *Het plangebied maakt deel uit van ensemble gebouwen met bijbehorende bouwhoogten en stijlen van Amsterdam-Zuid (dus ook Berlage), de gekozen bouwhoogtes passen daar niet binnen;*
- *Het plangebied kan niet als losstaande wijk worden ontwikkeld (de aanname dat het geen deel van het gedachtegoed van Berlage is, is onjuist. Vanwege de Olympische Spelen in Amsterdam heeft Berlage nooit zijn plannen voor dit gebied kunnen realiseren);*
- *De hoogte en vormgeving sluiten niet aan bij Plan Zuid / Berlage / Amsterdamse Stijl;*
- *Het stond vast dat dit gebied vroeg of laat ontwikkeld zou worden, in navolging van het Olympisch Kwartier Noord, maar wel in de verwachting dat de plannen uitstraling zouden krijgen die past bij de omgeving;*

- *Het Havenstraatterrein heeft voor wat betreft architectuur en bebouwingsdichtheid een geheel ander karakter dan de woningbouw daaromheen;*
- *Bouwhoogte en volumes sluiten niet aan op de omgeving;*
- *Hoogbouw vormt aantasting zichtlijnen Plan Zuid (Berlage);*
- *De hoogbouw is, zeker gezien de standaard bouwhoogte in Plan Zuid van een meter of 12 extreem te noemen en past niet binnen het advies van bureau Monumenten en Archeologie d.d. februari 2013;*
- *In het plan zitten geen architectonische verrijkingen voor de buurt.*

Beantwoording

Het Havenstraatterrein maakt geen deel uit van het Plan Zuid van Berlage. Het gebied rond de Havenstraat was reeds ontwikkeld en werd door Berlage als een gegeven beschouwd. De cultuurhistorische verkenning Havenstraat van Bureau Monumenten & Archeologie toont dit duidelijk aan: "Maar op de strook buitendijksland kon hij (lees Berlage) geen greep krijgen, omdat het grootste deel van dit gebied al in gebruik was voor diverse functies. Hij moest de gevangenis die sinds 1891 geïsoleerd buiten het stedelijk gebied lag integreren, evenals het Haarlemmermeerstation uit 1913 en het rangeerterrein van de spoorlijn naar Amstelveen en Hoofddorp. Een jaar later verrees aan het eind van de Havenstraat een tramremise. Berlage greep niet in op de westelijke rooilijn van de Amstelveenseweg en de inrichting van de kruising met de Havenstraat, en gaf alleen vorm aan de oostzijde van het kruispunt." (pagina 6).

Deze analyse van Bureau Monumenten & Archeologie wordt bevestigd door de recent vastgestelde Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'. Op de kaart van Amsterdam met Welstandsniveaus (pagina 24) is duidelijk zichtbaar dat het Havenstraatterrein geen onderdeel is van Plan Zuid met de bijbehorende welstandscriteria.

Bij de planvorming voor het Havenstraatterrein heeft het Stadsdeel Zuid echter gemeend dat de ontwikkeling niet los kan worden gezien van de aangrenzende hoog gewaardeerde wijken rondom de Schinkel, het Olympisch Kwartier Noord en het Plan Zuid van Berlage. Omdat het Havenstraatterrein precies op het grensvlak van deze drie verschillende buurten ligt is het noodzakelijk om duidelijk te kiezen waar het Havenstraatterrein op aan moet sluiten. Het advies van Bureau Monumenten & Archeologie biedt hier houvast: "Het Havenstraatterrein moet in samenhang met de gehele westrand van Plan Zuid worden bekeken. Deze laat een diversiteit aan verkaveling- en bebouwingsstructuren uit verschillende perioden zien. Om de historische gelaagdheid in deze rafelrand van de stad te behouden, moet rekening worden gehouden met de langgerekte structuur van het plangebied door de aanwezigheid van de spoorlijn en het daarbij behorende emplacement. Daarnaast zijn open zichtlijnen tussen dit gebied en de uitloper van de groene scheg van belang. In de verkaveling van de woon- en werkbebouwing zou rekening moeten worden gehouden met het informele en utilitaire karakter van dit gebied." (pagina 25).

Mede op basis van de historische analyse, maar ook vanwege de ligging tussen verschillende vormen van bedrijvigheid is er voor gekozen om op het Havenstraatterrein aan te sluiten op de informele en utilitaire sfeer die ook zo kenmerkend is voor de bebouwing langs de Schinkel. De bebouwing langs de Schinkel kenmerkt zich door een gevarieerde opbouw met een grote menging van functies, variatie in architectuur en contrasterende bouwhoogten.

De Stadiongracht en de Amstelveenseweg zijn duidelijke grenzen tussen de sfeer van het Havenstraatterrein en de sfeer van het Plan Zuid van Berlage. Dit laat onverlet dat er rekening moet worden gehouden met de positie van het plangebied ten opzichte van het aangrenzende Plan Zuid en het Olympisch Kwartier Noord. Bouwhoogtes zijn, met uitzondering van de twee hoogbouwaccenten, daarom gelijk of lager dan de bebouwing in het Olympisch Kwartier Noord, aan de Amstelveenseweg en aan de Karperstraat.

Ook in de plannen van Berlage speelt hoogbouw een belangrijke rol, zeker in Plan Zuid. De hoofdstructuren van de stad zijn door Berlage geaccentueerd met zorgvuldig gepositioneerde hoogbouwaccenten. Denk aan het Hilton Hotel, het Apollo House en de 'Wolkenkrabber'. Het nieuwe hoogbouwaccent aan het Haarlemmermeercircuit voegt zich op een vergelijkbare wijze in de structuur van de stad, maar dan minder monumentaal door de minder prominente en asymmetrische positie ten

opzichte van de verschillende straten. Daarmee geeft het hoogbouwaccent uitdrukking aan de afwijkende sfeer van het Havenstraatterrein en de bijzondere historische positie van deze voormalige informele stadsrand.

In de Cultuurhistorische Verkenning stelt Bureau Monumenten & Archeologie dat “de wenselijkheid van bebouwing met een grote bouwhoogte moet worden uitgewerkt in relatie tot de landschappelijke context, waartoe ondermeer begraafplaats *Huis te Vraag*, het Amsterdamse Bos en de woningbouw ten noorden van de gevangenis (Baarsstraat) behoren. Daarbij moet de vraag beantwoord worden in hoeverre de betekenis van de plek extreem hoge bebouwing rechtvaardigt”. De locatie, vorm en hoogte van het hoogbouwaccent aan het Haarlemmermeercircuit is zorgvuldig bepaald ten opzichte van de bestaande bebouwing en de grotere structuren van de stad. Met tien bouwlagen is het een hoog gebouw, maar het sluit goed aan op vergelijkbare hoogteaccenten in de directe omgeving. Het nieuwe appartementencomplex aan de Baarsstraat heeft acht bouwlagen. De kantoortoren aan de Schinkel heeft negen bouwlagen en de bebouwing aan de Afroditekade heeft zeven tot acht bouwlagen. Van extreme hoogbouw is dus zeker geen sprake.

Het Investeringsbesluit doet geen uitspraken over de architectuur van de bebouwing. Om de samenhang met de omliggende buurten te waarborgen zijn wel criteria voor de beeldkwaliteit opgesteld. Deze criteria zijn gebaseerd op de welstandscriteria die in de Welstandsnota ‘De Schoonheid van Amsterdam’ zijn opgesteld voor de aangrenzende Schinkelbuurt. Zo staat er bijvoorbeeld in de (aangepaste) criteria dat de gevels in baksteen moeten worden uitgevoerd en dat de gevels een verticale driedeling met plint, middenstuk en dakbekroning moeten krijgen. Dit zijn twee belangrijke beeldbepalende principes die overal in Plan Zuid, het Olympisch Kwartier Noord en de Schinkelbuurt terug zijn te vinden. Een gebouw van spiegelglas of aluminium is dus uitgesloten.

Naar aanleiding van de reacties over het hoogteaccent van blok 1 en de relatie daarvan met het Haarlemmermeerstation zijn de Criteria Beeldkwaliteit (hoofdstuk 5) van het Investeringsbesluit aangevuld. Bij de criteria voor Massa, Architectonische uitwerking en Materiaal en kleur zijn specifieke criteria voor het hoogbouwaccent in blok 1 toegevoegd. Onder andere de positie van het lift- en trappenhuis en de entree is vastgelegd, zodat het gebouw een symmetrisch gevelbeeld krijgt. Daarnaast is toegevoegd dat het niet is toegestaan om galerijen te realiseren in de oostgevel van het hoogteaccent.

Relatie met de omliggende monumentale bebouwing

Er bestaat bezwaar tegen de hoogbouw aan de noordzijde van het plangebied (bij het Haarlemmermeercircuit). Daarbij wordt aangegeven dat er geen enkele relatie bestaat tussen de hoogbouw en de kerktoeren St. Agnes en dat de situering van de hoogbouw naast een monument onwettelijk is.

Beantwoording

Het Haarlemmermeercircuit is van oorsprong een verkeersruimte aan de rand van de stad. Inmiddels is het een belangrijke verkeersknoep midden in de stad. Door de oorspronkelijke losstaande bebouwing van het Haarlemmermeerstation, de villa en het Huis van Bewaring heeft Berlage nooit geprobeerd om van deze plek een duidelijk begrensde stadsplein te maken en later is dat ook niet gebeurd. Deze waardevolle historische bebouwing bepaalt ook in belangrijke mate de toekomst van het Haarlemmermeercircuit: het blijft een verkeersknoep met aan de ene kant een duidelijk bebouwingsrand die gebouwd is binnen de plannen van Berlage en losstaande bebouwing (het station, de villa en het Huis van Bewaring) aan de andere zijde.

De kerktoeren St. Agnes speelt op deze locatie een bijzondere rol. De kerk maakt deel uit van het achterliggende gesloten bouwblok, maar de kerktoeren staat los van de kerk aan het Haarlemmermeercircuit, vergelijkbaar met het Huis van Bewaring en het Haarlemmermeerstation. Het nieuwe hoogbouwaccent achter het Haarlemmermeerstation voegt zich op een vergelijkbare wijze in de karakteristieke historische ensemble van losstaande gebouwen rondom het Haarlemmermeercircuit. Enerzijds is het duidelijk zichtbaar vanaf het Haarlemmermeercircuit, anderzijds maakt het deel uit van een groter bouwblok met lagere bebouwing. De hoogte is lager dan de toren van de St. Agneskerk maar steekt wel boven de omliggende bebouwing uit, net als de lichtkoepel van het Huis van Bewaring en het

nieuwe appartementcomplex dat enkele jaren geleden is gebouwd aan de Baarsstraat en ook duidelijk zichtbaar is vanaf het Haarlemmermeercircuit.

De positie van het hoogbouwaccent aan het Haarlemmermeercircuit is zorgvuldig bepaald. Komend vanuit de Cornelis Krusemanstraat, Bernard Kochstraat en de Amstelveenseweg staat het bouwvolume nadrukkelijk naast het Haarlemmermeerstation. Het monumentale gebouw wordt, ondanks de nabijheid van de hoogbouw, in zijn waarde gelaten. De hoogte van de bebouwing die direct achter het oude stationsgebouw staat is zelfs zodanig gekozen dat de karakteristieke daklijn van het Haarlemmermeerstation niet verstoord wordt. Bijkomend effect van deze lagere bebouwing achter het stationsgebouw is dat het terras van het Haarlemmermeerstation een groot deel van het jaar zon heeft. Het hoogbouwaccent is zodanig gepositioneerd dat het (bijna) geen effect heeft op de bezonning van het stationsteras.

Ook het zicht vanaf de Karperweg richting de Amstelveenseweg heeft een belangrijke rol gespeeld bij de positionering van het hoogbouwaccent. Door het hogere bouwvolume enkele meters terug te zetten ten opzichte van de rooilijn langs de Karperweg is het hoogbouwaccent nauwelijks zichtbaar vanaf de Karperweg. Gezien vanaf de Karperweg springt vooral de villa aan de Amstelveenseweg in het oog.

Conclusie

Het hoogbouwaccent aan het Haarlemmermeercircuit is zorgvuldig gepositioneerd in de structuur van de stad. Dit geldt ook voor de positie ten opzichte van het monumentale Haarlemmermeerstation. Door het hoogbouwaccent wordt het specifieke karakter van het Havenstraatterrein zichtbaar en wordt er een nieuw markant gebouw toegevoegd in het ensemble van losstaande gebouwen langs deze oude stadsrand. Vanwege de inspraakreacties is de inpassing van dit hoogteaccent nader onderzocht. Dit heeft er toe geleid dat de ruimtelijke onderbouwing is aangevuld en aangescherpt. Bovendien zijn er aanvullende criteria geformuleerd voor de beeldkwaliteit van dit hoogbouwaccent zodat de Commissie Welstand en Monumenten striktere toetskaders heeft voor de beoordeling van het toekomstige bouwplan. De positie van het lift- en trappenhuis en de entree is bijvoorbeeld vastgelegd, zodat het gebouw een symmetrisch gevelbeeld krijgt. Verder is het niet toegestaan om galerijen te realiseren in de gevel die is gericht op het Haarlemmermeercircuit.

Het DB onderkent dat het hoogbouwaccent beeldbepalend zal zijn voor de omgeving, maar door de aangevulde en aangescherpte onderbouwing van de twee hoogteaccenten (hoofdstuk 5 van het Investeringsbesluit en Bijlage 2 Hoogbouwstudie) en de aangepaste 'Criteria Beeldkwaliteit' (hoofdstuk 5 van het Investeringsbesluit) is het DB van mening dat het hoogteaccent aan het Haarlemmermeerstation zorgvuldig is ingepast in zijn omgeving.

3.2.4 Beeldkwaliteit en visuele samenhang

Afstemming met Welstand, BMA en Unesco

Gevraagd wordt of er contact is geweest met Bureau Monumenten & Archeologie, commissie voor Welstand en Monumenten en Unesco voor het inwinnen van adviezen met betrekking tot de ontwikkeling van het plangebied.

Beantwoording

Onderdeel van het opstellen van het Investeringsbesluit en het (voorontwerp)bestemmingsplan is het doen van onderzoeken. De bovenstaande partijen zijn als volgt bij het proces en de onderzoeken betrokken:

- Bureau Monumenten & Archeologie heeft het Archeologisch en Cultuurhistorisch onderzoek opgesteld;
- De gevolgen van het plan voor het Unesco-gebied worden getoetst in de Hoogbouw Effect Rapportage;
- De commissie voor Welstand en Monumenten is geconsulteerd. De commissie kon zich vinden in de wijze waarop de Criteria Beeldkwaliteit waren opgesteld. Op onderdelen had de commissie nog wel opmerkingen over de gebruikte formuleringen. De commissie vraagt om helder geformuleerde criteria die voor alle partijen duidelijk en goed toetsbaar zijn (zie 4.1 van deze nota).

Beeldkwaliteit

Gevraagd wordt of de beeldkwaliteit en visuele samenhang van straatwanden wel voldoende recht worden gedaan. Ook wordt gesteld dat het plan niet voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Beantwoording

Om de samenhang met de omliggende buurten te waarborgen zijn er criteria voor de beeldkwaliteit opgesteld. Deze criteria zijn gebaseerd op de welstandscriteria die in de Welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' zijn opgenomen. Zo staat er bijvoorbeeld in de (aangepaste) Criteria Beeldkwaliteit dat de gevels in baksteen uitgevoerd moeten worden en dat de gevels een verticale driedeling met plint, middenstuk en dakbekroning moeten krijgen. Dit zijn twee belangrijke principes die overal in Plan Zuid, het Olympisch Kwartier Noord en de Schinkelbuurt van toepassing zijn.

Ten aanzien van het tweede onderdeel van de reactie wordt opgemerkt dat het concept Investeringsbesluit geen ontwerpen voor gebouwen en gevels bevat. Pas als er een architectonisch ontwerp is gemaakt voor de verschillende deelplannen kan de Commissie voor Welstand en Monumenten toetsen of deze voldoet aan de redelijke eisen van welstand en de Criteria Beeldkwaliteit, die zijn opgenomen in het Investeringsbesluit.

Conclusie

Bovenstaande vragen en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het Investeringsbesluit. Op aanbeveling van de Commissie Welstand en Monumenten zijn wel wijzigingen doorgevoerd in de Criteria Beeldkwaliteit in het Investeringsbesluit (zie 4.1 van deze nota).

3.2.5 Suggesties voor verbetering

Aangegeven wordt dat de ontwikkeling van het plangebied toegevoegde waarde kan hebben, mits deze past in het huidige stedenbouwkundige beeld. Er wordt daartoe enkele voorstellen / suggesties voor verbetering gedaan:

- *Opknappen terrein met respect voor bestaande structuur en sfeer;*
- *Pompstation verhuizen en daar bouwen;*
- *Verfraaien aanzicht loodsen in combinatie met behoud bedrijvigheid;*
- *Suggestie voor combinatie bestaande bedrijven en kunstenaarateliers met maximaal 5 woonlagen erop;*
- *Herstructurering bestaande terrein samen met ondernemers in een groen wonen/werken gebied.*

Beantwoording

In Amsterdam is een grote behoefte aan extra woningen. De beschikbare ruimte in de stad is echter beperkt. In 2003 heeft de gemeente besloten om een reservering voor een nieuwe verkeersverbinding over het Havenstraatterrein te laten vervallen. Na die beslissing is het Havenstraatterrein aangewezen als binnenstedelijke ontwikkellocatie. Dit is ook opgenomen in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam die inzet op een forse intensivering van bestaand stedelijk gebied. De herontwikkeling van het Havenstraatterrein moet een bijdrage leveren aan deze opgave. Uitgangspunt is de realisatie van een gemengd woon-werkgebied. Het Projectbesluit uit 2012 en het voorliggende Investeringsbesluit zijn hier geheel mee in lijn. In het Investeringsbesluit is zelfs meer ruimte opgenomen voor werken en voorzieningen dan in het Projectbesluit.

Om de benodigde woningen in het plangebied te kunnen realiseren moeten keuzes gemaakt worden. Gevolg van de herontwikkeling van bestaande terreinen is dat hierbij bepaalde aspecten verloren gaan. Het DB is van mening dat het plan voor het Havenstraatterrein dat nu voorligt een goede bijdrage gaat leveren aan de realisatie van de benodigde woningen in de stad, rekening houdend met het karakteristieke verleden van het gebied.

Een behoorlijk deel van de huidige bedrijvigheid op het terrein gaat, onder andere op basis van milieunormeringen, niet goed samen met het beoogde wonen. Het is daarom niet mogelijk om een plan te baseren op de huidige bestaande bedrijven met daarboven woonlagen. Het plan maakt het wel mogelijk om bedrijvigheid die goed samen gaat met wonen te combineren in het gebied. Voor de huidige bedrijven die binnen die categorieën vallen bestaat dus zeker de mogelijkheid om in de nieuwe situatie terug te keren. Dit geldt in ieder geval niet voor het benzinstation. Deze wordt verwijderd en

op de vrijgekomen locatie wordt de nieuwe ontsluitingsstraat van het Havenstraatterrein gerealiseerd met daarlangs nieuwbouw.

Voor de huidige bedrijvigheid is een plek binnen de ring A10 niet per se noodzakelijk. In Amsterdam en in de omliggende gemeenten is op diverse bedrijventerreinen, zoals in stadsdeel Zuid het bedrijventerrein Schinkel, nog veel ruimte voor kleinschalige bedrijven beschikbaar. Zie hiervoor bijvoorbeeld de nota Monitor Bedrijventerreinen 2011 van de Provincie Noord Holland en de nota Monitor Uitvoeringsstrategie Plabeka, voortgangsrapportage 2012/2013 van de Metropoolregio Amsterdam. Dit geeft veel mogelijkheden om de huidige gebruikers te zijner tijd te helpen bij het vinden van een nieuwe locatie.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.2.6 Diversen

Bezonningsstudie

Aangegeven wordt dat de bezonningsstudie onvolledig is in verband met tijdsgaten in de schaduwwerking na 18:00 uur en dat de impressietekeningen vanaf de Afroditekade ontbreken.

Beantwoording

Deze opmerking is terecht. Daarom heeft gedurende de inspraakperiode extra afstemming plaatsgevonden met de vertegenwoordiging van de VVE en de bewoners van de Afroditekade. Er zijn op basis van uitzichtfoto's vanuit enkele woningen impressies gemaakt van het toekomstige uitzicht. Ook is de bezonningsstudie uitgebreid met een interval van een uur vanaf 17:00 uur tot en met 21:00 uur. Hieruit blijkt dat de bezonning voor een aantal woningen in de zomermaanden na 19:00 uur vermindert. Voor een uitgebreide beantwoording op dit onderdeel wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.

Buitenruimte ouderen

Aangegeven wordt dat in de plannen wel rekening is gehouden met buitenruimte voor kinderen, maar niet voor ouderen.

Beantwoording

In het plangebied wordt de openbare buitenruimte voor diverse leeftijdsgroepen ingericht. Er worden naast speelvoorzieningen ook banken geplaatst. Daarnaast wordt aan de zuidkant van het plangebied, direct aan de Stadiongracht een plein aangelegd met een horecavoorziening. Dit plein zal ook voor ouderen goed toegankelijk en bruikbaar zijn. Bovendien is het mogelijk om langs de openbare oevers van de Stadiongracht een bootje aan te leggen of te vissen.

Conclusie

Bovenstaande opmerkingen en vragen vormen geen aanleiding om het Investeringsbesluit aan te passen. Wel zijn Bijlage 2 (Hoogbouwstudie) en Bijlage 3 (Bezonningsstudie) bij het Investeringsbesluit aangepast en uitgebreid.

3.3 Bestemmingsplan (planregels)

3.3.1 Relatie met voorgaande bestemmingsplannen

Er wordt aangegeven dat de vorige bestemmingsplannen geen aanleiding gaven om hoogbouw op het Havenstraatterrein te verwachten. In 2006 kon niet vermoed worden dat het gebied ontwikkeld zou worden. Daarnaast wordt aangegeven dat geen rekening is gehouden met planschade als gevolg van verminderd uitzicht en schaduwvorming, waardoor woningen minder waard zullen worden. Daarom wordt gesteld dat de gemeente de mogelijkheid moet bieden voor vergoeding van opgetreden schade.

Beantwoording

De vorige bestemmingsplannen waar op wordt gedoeld zijn de Tweede herziening van het Algemeen Uitbreidingsplan en voorschriften ex artikel 43 Woningwet industrieterreinen. In de tweede herziening

van het AUP gold voor een groot deel van het plangebied de bestemming hoofdverkeerswegen. Op basis van de voorschriften ex artikel 43 Woningwet industrieterreinen, het oude regime voor het zuidelijk deel van het plangebied, golden uitsluitend beperkingen voor het gebruik en niet voor de bouwhoogte. Per 1 juli 2013 zijn deze oude plannen op basis van artikel 9.3.2 van Invoeringswet Wro komen te vervallen en geldt voor het grootste deel van het plangebied uitsluitend de Bouwverordening Amsterdam 2013. Overigens geldt dat een bestemmingsplan in beginsel elke tien jaar moet worden geactualiseerd. Veelal wordt daarbij de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het noodzakelijk zijn nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden vast te leggen. Hiervoor is in dit geval gekozen. De basis voor deze keuze is reeds gelegd in 2004, toen de gemeente ervoor had gekozen om de reservering voor de Schinkelverbinding te laten vallen. Op dat moment was bekend dat het Havenstraatterrein een nieuwe ruimtelijke invulling zou krijgen. De transformatie van het plangebied tot gemengd woon-werkgebied is daarmee voorzienbaar. Uiteraard staat het belanghebbenden vrij een planschadeclaim in te dienen. Deze zullen volgens de daarvoor geldende procedures worden behandeld.

Conclusie

De reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 7.1 van het Investeringsbesluit, in die zin dat een nadere toelichting is opgenomen over de status van de verouderde bestemmingsplannen. Dit wordt tevens aangepast in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

3.3.2 Wegbestemmen bedrijven

Aangegeven wordt dat een gedegen motivering voor het wegbestemmen van bedrijven in het plangebied ontbreekt. Daarbij wordt gewezen op een uitspraak van de Raad van State uit 2003, waaruit zou volgen dat de bedrijfsvoering en het wonen voor het pand Havenstraat 3A-33 gecontinueerd kunnen worden.

Beantwoording

Uit de inspraakreactie kan niet worden opgemaakt om welke uitspraak van de Raad van State het gaat. Voor het perceel is een huurcontract aangegaan voor de opslag van rijwielonderdelen. Bewoning is niet toegestaan. Er wordt met het nieuwe bestemmingsplan niet actief weg bestemd. In het vorige planologische kader was de vestiging van bedrijven immers ook niet mogelijk.

De onderbouwing voor de transformatie van het Havenstraatterrein naar een gemengd woon-werkgebied wordt onder meer gevonden in de Structuurvisie Amsterdam en het Projectbesluit dat reeds is genomen. Uit deze stukken blijkt duidelijk de nut- en noodzaak van de plannen. Voor een uitgebreider motivering van nut en noodzaak wordt verwezen naar paragraaf 3.7.2 van deze nota.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.3.3 Ondergeschikte bouwdelen

Gewezen wordt op de mogelijkheid die het stadsdeel heeft om een omgevingsvergunning te verlenen voor voorzieningen als liftinstallaties, airconditioning, zonnepanelen, antennes, schoorstenen van 5 meter extra ten opzichte van de maximale bouwhoogte (artikel 15.6 planregels). Daarnaast worden ook vraagtekens gesteld bij de mogelijkheid om windmolens op gebouwen te realiseren. Daarbij wordt gesteld dat de maximale bouwhoogte met 1,5 meter kan worden verhoogd (artikel 15.5 planregels) en dat windmolens met een ashoogte van 6,5 meter zou gelden, waardoor die 9 meter boven de maximale hoogte zouden uitsteken. De hoogbouw zou daarmee 47,5 of zelfs 52 meter bedragen in geval van een windmolen.

Beantwoording

De betreffende regeling is opgenomen in alle recente bestemmingsplannen van stadsdeel Zuid en is als zodanig aan te merken als een standaard(afwijking)regeling. Het doel van de regeling is om enige flexibiliteit te bieden met betrekking tot ondergeschikte bouwdelen (zoals liftkokers, antennes, schoorstenen etc.) die ten dienste van het hoofdgebouw staan of voorzieningen voor het opwekken van duurzame energie zoals op grond van landelijk, provinciaal en stedelijk beleid wordt gestimuleerd. Met deze regeling wordt uitdrukkelijk niet de mogelijkheid geboden een extra bouwlaag te realiseren. In

tegenstelling tot wat wordt gesteld, wordt de bouwhoogte dan ook niet verhoogd, maar is er sprake van een afwijking, die geldt voor een beperkt oppervlak van een gebouw en de afwijkingen zijn nadrukkelijk niet bij elkaar op te tellen. Het stadsdeel heeft er bewust voor gekozen dergelijke overschrijdingen niet bij recht toe te staan, maar hiervoor een afwijkingsbevoegdheid op te nemen. Dit maakt het mogelijk om in het concrete geval een belangenafweging te maken en een aanvraag eventueel af te wijzen. Er mag geen onevenredige aantasting zijn van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of belangen van derden.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.3.4 Bestemming groen zuidkant plangebied

Gesteld wordt dat het zuidelijk deel van het plangebied, onderdeel van Park Schinkeleilanden, reeds in bestemmingsplan Schinkeleilanden als 'Groen' is bestemd. De vraag wordt gesteld waarom dit versterking van de groene scheg wordt genoemd, terwijl dit groen al aanwezig is. Inspreker is van mening dat het zuidelijk deel van het plangebied het enige substantiële stukje groen in het plan is en stelt de vraag of het om die reden onderdeel is geworden van het plan en of hiermee het overgangsrecht voor een aantal loodsen wordt omzeild. Ten slotte wordt de vraag gesteld hoeveel vierkante meter echt groen (dat wil zeggen organisch groeiend materiaal) wordt gerealiseerd.

Beantwoording

De kop van het Park Schinkeleilanden valt momenteel inderdaad grotendeels in het bestemmingsplan Schinkeleilanden, waarvoor de bestemming 'Groen' geldt. Momenteel is echter vooral sprake van verharding en niet van een groene inrichting, terwijl dit wel onderdeel van het plan Havenstraat terrein is. Om de beoogde hoogwaardige parkachtige inrichting te kunnen realiseren zijn ook gronden nodig waar nu nog enkele loodsen staan. Ten opzichte van de huidige situatie bevat het plan dus wel degelijk een toevoeging van groen. Het wegbestemmen van de loodsen is nodig ter verbetering van het groen en heeft niets te maken met het omzeilen van het overgangsrecht.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.3.5 Minimale bouwhoogtes

Gevraagd wordt waarom in het bestemmingsplan geen eisen worden gesteld aan minimale bouwhoogtes, terwijl dit wel in het ruimtelijk kader bij het Investeringsbesluit is opgenomen.

Beantwoording

De basis voor het bestemmingsplan vormt het ruimtelijk kader. Het ruimtelijk kader bevat de spelregels waaraan bouwplannen minimaal moeten voldaan. Gelet hierop is het logisch om in aansluiting op het ruimtelijk kader ook minimale bouwhoogtes in het bestemmingsplan op te nemen.

Conclusie

De reactie leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, in die zin dat in de regels en op de verbeelding minimale bouwhoogtes worden opgenomen. Het ruimtelijk kader in het Investeringsbesluit dient hiervoor als basis.

3.3.6 Randvoorwaarden dove gevels en geluidwerende voorzieningen

De vraag wordt gesteld waarom in het bestemmingsplan geen randvoorwaarden voor de vereiste dove gevels en geluidwerende voorzieningen zijn opgenomen. Daarnaast wordt de vraag gesteld wat precies onder geluidwerende voorzieningen wordt begrepen en hoe het kan dat in artikel 4.4.2 van de planregels wordt gesteld dat deze voorzieningen niet noodzakelijk zijn als wordt aangetoond dat het geluidsniveau binnen de norm past. Onder verwijzing naar artikel 4.4.2 wordt gevraagd of het stadsdeel kan verzekeren dat potentiële kopers bekend zijn met het feit dat de woning niet gerealiseerd kan worden voordat hogere waardenbesluit van kracht is.

Beantwoording

In artikel 1.36 en artikel 1.41 zijn de begrippen dove gevel respectievelijk geluidwerende voorzieningen toegelicht, waaruit ook de randvoorwaarden volgen. Ten aanzien van de geluidwerende voorzieningen geldt dat geen limitatieve opsomming van bouwkundige ingrepen is opgenomen. Er is met deze begripsbepalingen aangesloten op het Amsterdams geluidbeleid.

De afwijkingsbevoegdheid artikel 4.4.2 is opgenomen om enige flexibiliteit in te bouwen. Mocht de geluidsbelasting vanwege wegverkeer of bedrijven in de toekomst verminderen (bijvoorbeeld door verkeersmaatregelen of bronmaatregelen bedrijven), dan kan via een binnenplanse afwijking van de verplichting dove gevel worden afgeweken.

De hogere grenswaarden worden vastgesteld voor de vaststelling van het bestemmingsplan. De verplichting dove gevel geldt alleen bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Voor die locaties waarvoor de verplichting dove gevel geldt wordt tevens de maximale ontheffingswaarde vastgesteld. Op het moment dat potentiële kopers in beeld komen, zijn de hogere grenswaarden en het bestemmingsplan dus al vastgesteld.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.3.7 Staat van bedrijfsactiviteiten

Er wordt aangegeven dat diverse bedrijven in het plangebied niet voorkomen op de Staat van bedrijfsactiviteiten bij de planregels, terwijl deze bedrijven wel vallen binnen categorie A en B. Daarbij wordt vraag gesteld waarom sprake van een uitgekilde lijst. Adressant stelt dat een motivatie ontbreekt waarom bedrijven in categorie A en B die niet in Staat van bedrijfsactiviteiten voorkomen op grond van artikel 14.3 onder b toch kunnen worden toegestaan en welke criteria daarbij worden gehanteerd.

Beantwoording

Bij nader inzien is besloten om in plaats van de Staat van bedrijfsactiviteiten gemengd gebied de reguliere Staat van bedrijfsactiviteiten toe te voegen. De belangrijkste overwegingen hiervoor zijn dat deze lijst completer is en dat nauwkeuriger kan worden getoetst op de hinderaspecten geur, geluid, gevaar, geur en stof. Er is voor gekozen onder voorwaarden bedrijven tot en met categorie 3.1 toe te staan. Functies uit milieuhindercategorie 3.1 zijn uitsluitend toegestaan voor zover:

- de betreffende functie op grond van de milieuhinderaspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoort dan milieuhindercategorie;
- de activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden;
- de activiteiten hoofdzakelijk inpandig plaatsvinden;
- de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond hebben met een geluidsgevoelige functie.

Conclusie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt de Staat van bedrijfsactiviteiten gemengd gebied vervangen door de reguliere Staat van bedrijfsactiviteiten. In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan worden tevens de voorwaarden zoals hiervoor genoemd opgenomen.

3.3.8 Functiemenging wonen - werken

Er wordt gevraagd naar de beoogde menging van wonen en werken. Er wordt gesteld dat het nieuwe bestemmingsplan weinig ruimte biedt voor werkfuncties en bijna alleen ruimte voor woonfaciliteiten. In de inventarisatie milieuhinder bedrijven omgeving Havenstraatterrein wordt gesproken over transformatie naar (in hoofdzaak) woonfunctie, terwijl in het Investeringsbesluit en bestemmingsplan wordt uitgegaan van menging. In dat kader wordt gevraagd of een constructiehal voor de museumtram kan worden ingepast.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet in een menging van wonen en werken op bouwblokniveau. Het plan dwingt echter geen bepaalde verhouding af door minimale oppervlakte of percentages. Wonen en

werken kunnen in principe zowel in de plint als op de verdiepingen. Wonen in de plint en niet-wonen op de verdiepingen wordt niet uitgesloten.

In de inventarisatie milieuhinder bedrijven staat inderdaad dat sprake is van een (in hoofdzaak) woonfunctie. Het ligt voor de hand dat niet-woonfuncties zich in de plint vestigen met daarboven wonen, waardoor de woonfunctie naar verwachting overheerst.

De museumtramloods wordt gebruikt voor de stalling en het onderhoud van historische trams. Er zullen vanwege de menging van wonen en werken op blokniveau strenge eisen aan de geluidsbelasting (isolatie) worden gesteld. In het bestemmingsplan is voor de museumtramloods om die reden een maatwerkbestemming opgenomen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.3.9 Gebruik termen ontwerp- en voorontwerpbestemmingsplan

Aangegeven wordt dat de termen ontwerp en voorontwerpbestemmingsplan door elkaar worden gebruikt. Gevraagd wordt of bewust voor de term voorontwerp is gekozen om een kader te geven aan het Investeringsbesluit voordat het bestemmingsplan in procedure gaat.

Beantwoording

Niet duidelijk is op welke plek de termen ontwerp en voorontwerpbestemmingsplan door elkaar worden gebruikt. Voor het Investeringsbesluit geldt dat je eerst spreekt van een concept Investeringsbesluit, dat op basis van de inspraak wordt aangepast naar een definitief Investeringsbesluit. Voor een bestemmingsplan geldt dat je eerst een voorontwerpbestemmingsplan kunt opstellen, welke je aanpast naar een ontwerpbestemmingsplan. De term voorontwerpbestemmingsplan is dus de gebruikelijke term voor het concept ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is vervolgens de benaming voor het plan waarmee de wettelijke procedure wordt gestart. Voordat een ontwerp formeel in procedure wordt gebracht kan een voorontwerp in inspraak worden gebracht.

Het bestemmingsplan doorloopt de wettelijke procedure, zoals deze is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Aangezien het bestemmingsplan de juridisch-planologische vertaling van het Investeringsbesluit is, start de bestemmingsplanprocedure pas nadat het Investeringsbesluit is vastgesteld. Om deze juridisch-planologische vertaling vooruitlopend op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan alvast te toetsen, is het voorontwerpbestemmingsplan gelijktijdig met het concept Investeringsbesluit in inspraak gebracht.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.4 Beleidskader

3.4.1 Broedplaatsenbeleid / startende ondernemers

Er wordt aangegeven dat het Havenstraatterrein een belangrijke broedplaats is voor startende ondernemers, dat er behoefte is aan betaalbare werkruimte en dat volgens het broedplaatsenbeleid moet worden voorzien in die behoefte aan betaalbare werkruimte voor (startende) kunstenaars en creatievelingen uit binnen- en buitenland. Daartoe heeft de gemeente bureau Broedplaatsen opgericht, dat deze taak uitvoert in samenwerking met de doelgroeporganisaties, stadsdelen, centrale diensten, corporaties, makelaars, ontwikkelaars en banken. Kunt u uitleggen waarom stadsdeel Zuid, onderdeel van de gemeente Amsterdam, zich aan de uitvoering van deze taak die de gemeente zich ten doel heeft gesteld onttrekt?. Door het plangebied te herontwikkelen onttrekt het stadsdeel zich aan de gemeentelijke taakstelling voor broedplaatsen en wordt de creativiteit naar andere steden gejaagd. In dat kader wordt ook verwezen naar de nota 'Kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam' (1999), waarin wordt uitgegaan van bescherming van een aantal bestaande concentraties van kleinschalige

bedrijfshuisvesting. Er wordt bovendien gesteld dat het stadsdeel nooit is ingegaan op voorstellen voor herinrichting van het Havenstraatterrein met behoud van het unieke karakter.

Beantwoording

De stedelijke behoefte aan betaalbare werkruimte voor startende ondernemers wordt door het stadsdeel erkend; evenzo wordt het belang van de bedrijven op het Havenstraatterrein voor de lokale economie door het stadsdeel erkend. Het DB onderschrijft de bovenstaande uitspraken over het broedplaatsbeleid. Bureau Broedplaatsen is echter nooit actief betrokken geweest bij enige ontwikkeling op het Havenstraatterrein. Het Havenstraatterrein is formeel ook nooit aangewezen als broedplaats. Bovendien gelden voor broedplaatsen bepaalde criteria, waarvan het onzeker is of de meeste bedrijven daar aan kunnen voldoen. De besluitvorming bij eigenaren om grond of gebouwen te bestemmen en te transformeren tot broedplaatsen of juist iets anders, staat onder invloed van veel factoren en beleidsagenda's. Dat geldt ook voor de overheid. Het stadsdeel heeft de vrijheid te beslissen wat ze wil doen met haar gronden en vastgoed. Ook als er broedplaatsen gehuisvest zijn en zij besluit tot een andere functie.

In de nota 'Kleinschalige bedrijfshuisvesting in Amsterdam' (vastgesteld door college van B&W op 14 december 1999) worden beleid en maatregelen beschreven om bestaande kleinschalige bedrijvenconcentraties te behouden en om het aanbod van nieuwe kleinschalige bedrijfsruimten te vergroten. Ook het gebied Karperweg/Haarlemmermeerstation wordt daarin genoemd als bedrijvenlocatie met een bijzondere bescherming. Deze aangehaalde beleidsnotitie is geen aanvullend toetsingskader op het Structuurplan Amsterdam 1996 en daarmee ook niet juridisch bindend. Deze nota is echter al in 2003 herroepen, toen de Schinkelreservering van het Havenstraatterrein werd gehaald. Bovendien, de visie op de ontwikkeling van Amsterdam heeft de afgelopen 15 jaar niet stilgestaan. In de huidige Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld door de gemeenteraad op 11 februari 2011), die kaderstellend is voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, is het plangebied aangewezen als gemengd woon-werkgebied.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.4.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

Er wordt gevraagd waarom het stadsdeel zich baseert op de Structuurvisie Amsterdam 2040. Het is insprekers niet duidelijk hoe de ontwikkeling van het Havenstraatterrein kan bijdragen aan de sociaaleconomische bewegingen in de Structuurvisie: de uitrol van het centrummilieu, de verweving van de stad met het metropolitane landschap en de internationalisering van het de zuidflank. Daarnaast wordt gesteld dat het niet opportuun is om specifiek naar de uitgangspunten van de Structuurvisie te verwijzen, omdat hier voor het Havenstraatterrein een toevoeging van 1.250 woningen en een verwachte indicatie van 10.000 m2 kantoorruimte worden genoemd.

Beantwoording

- Het doel en de reikwijdte van de structuurvisie enerzijds en het bestemmingsplan anderzijds is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In artikel 2.1 Wro is bepaald dat de gemeenteraad ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening één of meer structuurvisies vast stelt. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van dat gebied alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De structuurvisie is als zodanig kaderstellend voor het bestemmingsplan. Hiermee wordt bedoeld dat het stadsdeel zich bij het opstellen van een bestemmingsplan moet houden aan de keuzes die door de gemeente in de structuurvisie zijn gemaakt.
- De uitrol van het centrummilieu duidt op de uitbreiding van de hoogstedelijke kern van Amsterdam. Deze beweging leidt tot investeringen en initieert verdichting, functiemenging en transformatie binnen de Ring, maar ook daarbuiten. De ontwikkeling van het Havenstraatterrein tot dichtbebouwd gemengd woon-/werkgebied sluit hier goed op aan, zo blijkt ook uit de aanwijzing als gemengd woon-werkgebied op de kaart 'Visie uitrol centrumgebied 2040' in deel 1/hoofdstuk 3 van de Structuurvisie.
- Het verweven van het metropolitane landschap met de stad houdt verband met de groene scheggen die tot ver in de stad dringen. De scheggen verhogen de aantrekkelijkheid van de stad

en geven Amsterdam de mogelijkheid om binnen bestaand stedelijk gebied sterk te verdichten en toch leefbaar te blijven. Het Havenstraatterrein ligt op de kop van de Amsterdamse Bosscheg, met Park Schinkeleilanden. Met de ontwikkeling van het Havenstraatterrein (kwalitatief hoogwaardige inrichting parkzone en goede ontsluiting per fiets) wordt de koppeling tussen metropolitane landschap en stad versterkt.

- De internationalisering van de zuidflank betreft de aaneenschakeling van ontwikkelingen in de zone Schiphol, Zuidas en Zuidoost. Op de kaart 'Visie zuidflank 2040' in deel 1/hoofdstuk 6 van de Structuurvisie is de beoogde transformatie van het Havenstraatterrein ook opgenomen. Het Havenstraatterrein is als woongebied zeer gunstig gelegen voor mensen die werken op de Zuidas en op Schiphol.
- In deel 2/hoofdstuk 2 van de Structuurvisie is voor stadsdeel Zuid voor de periode 2010-2020 een indicatie van het op te leveren woningaantal genoemd van 1.250, dit betreft dus niet alleen het Havenstraatterrein. Ook de indicatie van de op te leveren kantoorruimte voor de periode 2010-2020 betreft Zuid als geheel, met uitzondering van Zuidas en Buitenveldert.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5 Milieuaspecten

3.5.1 Geluidsbelasting op woningen

Er worden vragen gesteld over de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in het plangebied. De vraag wordt gesteld waarom er is gekozen voor woningbouw naast een keerlus van de tramremise. Er wordt gesteld dat enerzijds volgens het stadsdeel de bedrijfsvoering van GVB en Liander in principe niet mag worden beperkt, terwijl anderzijds de normen kunstmatig worden aangepast om woningbouw mogelijk te maken. Daarnaast wordt gevraagd of maatwerkvoorschriften mogen worden opgelegd, aangezien in een vergunning de toegestane geluidsbelasting is vastgelegd.

Beantwoording

Het DB is van mening dat het plangebied, juist vanwege de ligging, een geschikte locatie is voor woningbouw. In een sterk verstedelijkt gebied als Amsterdam, is vaak sprake van een veelheid aan functies die elkaar meer dan wel minder goed verdragen. Op dit moment wordt er bijvoorbeeld aan de noordkant van de remise van het GVB ook al gewoond. De tramremise is een inrichting waarmee in de planvorming terdege rekening is gehouden. Er is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat woningbouw aan de zijde van de tramremise niet zonder meer mogelijk is, maar dat maatregelen moeten worden getroffen. Het treffen van bron- en/of overdrachtmaatregelen is niet doeltreffend gebleken. De opbrengst hiervan in termen van geluidsafname zijn te gering of de kosten te hoog (bijvoorbeeld overkappen van de keerlus). De oplossing moet daarom wordt gezocht in de woningen zelf. Aan de zijde van de tramremise zullen de woningen worden uitgevoerd met 'dove gevels' of met voorzet- of vlieswanden. Met deze maatregelen en de verplichting uit het Bouwbesluit ten aanzien van het binnenniveau, kan een acceptabel woon- en leefklimaat worden gerealiseerd.

De normen voor industriegeluid uit de Wet geluidhinder mogen ook toegepast worden bij woningen die worden gerealiseerd nabij niet gezonde bedrijventerreinen. Een maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) wordt als een redelijke geluidskwaliteit aangemerkt en aanvaardbaar geacht bij een woningbouwproject in een verstedelijkte omgeving. Dit heeft de Raad van State bepaald in een uitspraak van 29 september 2012 met nummer 201111649/1/R1. Een norm van 55 dB(A) voor industriegeluid wordt door het stadsdeel dan ook als aanvaardbaar geluidsniveau geacht. Daar waar dat noodzakelijk is zullen in overleg met GVB, Liander en Ambulance Amsterdam maatwerkvoorschriften worden opgenomen, waarbij het uitgangspunt is dat bedrijfsvoering in principe niet wordt aantast als woningbouw wordt mogelijk gemaakt.

Conclusie

De reactie leidt tot het opnemen van een nadere onderbouwing in paragraaf 8.12 van het Investeringsbesluit voor de aanvaardbaarheid van 55 dB(A) normering. Dit wordt tevens in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende akoestisch onderzoek verwerkt.

3.5.2 **Aantasting woon- en leefklimaat**

Er wordt gevreesd voor het woon- en leefklimaat als gevolg van de hoge geluidsbelasting. Gevraagd wordt hoe een geluidsbelasting van 50 dB(A) in de nacht niet leidt tot een slecht woon- en leefklimaat. Verder wordt gevraagd hoe cumulatie wordt beperkt (extra verkeer, weerkaatsing tussen gebouwen). Ook wordt gewezen op mogelijke toenemende overlast voor nieuwe bewoners vanwege zwaailicht- en sirenegebruik van de ambulance.

Beantwoording

Het stadsdeel beschouwt een geluidsbelasting van 55 dB(A) op de gevel als een acceptabel geluidsniveau. Deze norm is een zogenaamde etmaalwaarde, waarbij voor de dag, avond en nachtperiode maximale geluidsbelastingen gelden van respectievelijk 55 dB(A), 50 dB(A) en 45 dB(A). In de nachtperiode is derhalve geen sprake van een geluidsbelasting van 50 dB(A). Zie verder de beantwoording onder 3.5.1.

Er dienen hogere grenswaarden voor het wegverkeersgeluid te worden vastgesteld. De daarbij ten hoogste vast te stellen grenswaarde is 63 dB, waarmee de maximaal toelaatbare gecumuleerde geluidbelasting uitkomt op 66 dB. Gelet op de in het gebied aanwezige geluidbronnen en de daardoor veroorzaakte geluidbelastingen, blijft de gecumuleerde geluidbelasting aanzienlijk onder deze waarde. Vanuit het Amsterdams geluidbeleid gezien is er dan ook geen sprake van onaanvaardbare cumulatie van geluid.

Overeenkomstig de reken- en meetvoorschriften is in het akoestisch onderzoek met reflecties tegen gebouwen gerekend. In de volgende planfase, te weten het ontwerpbestemmingsplan, zullen nadere detailberekeningen worden uitgevoerd. Naar verwachting zullen de uitkomsten ten aanzien van reflecties niet wezenlijk veranderen.

De ambulances rijden alleen op de openbare weg, derhalve is voor deze bewegingen alleen de indirecte hinder beschouwd. Uitgangspunt is dat de sirene pas aan gaat ter hoogte van de kruising van de Karperweg en de Amstelveenseweg. Tot deze weg zijn alle bewegingen voor indirecte hinder beschouwd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten aanzien van sirenegeluid geen sprake is van een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5.3 **Vaststellen hogere grenswaarden**

Opgemerkt wordt dat de te realiseren woningen niet zijn gelegen in geluidszone van wegen, spoorbanen en industrieterreinen. Om die reden wordt gevraagd op welke basis hogere grenswaarden worden vastgesteld en op basis van welk artikel uit de Wet ruimtelijke ordening het stadsdeel bevoegd is tot vaststellen daarvan.

Beantwoording

Het plangebied ligt niet in de geluidszone van een industrieterrein (dichtstbijzijnde gezoneerde industrieterrein is bedrijventerrein Schinkel), en ook niet in de geluidszone van het spoor (dichtstbijzijnde spoortraject is Amsterdam Zuid-Schiphol). Echter de veronderstelling dat het plangebied niet in een wettelijke geluidszone is gelegen is onjuist. Voor wat betreft het wegverkeersgeluid zijn de Havenstraat, de Amstelveenseweg, de Cornelus Krusemanstraat, de Bernard Kochstraat en de Stadionweg/ Stadionplein zoneringsplichtig krachtens de Wet geluidhinder. Omdat binnen de geluidszone van de Havenstraat, de Amstelveenseweg en de Krusemanstraat, ter plaatse van blok 1, de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld. Grondslag voor vaststellen hogere grenswaarden is niet gelegen in de Wet ruimtelijke ordening, maar in Wet geluidhinder: artikel 110a lid 5. Het vaststellen van hogere grenswaarden is een bevoegdheid van het DB. Hogere grenswaarden worden vastgesteld voor vaststelling van het bestemmingsplan.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5.4 Onderzoek milieuhinder onvolledig

- a. *Gesteld wordt dat het onderzoek naar milieuhinder bedrijven onvolledig is, en dat de eventuele beperkingen van bestaande bedrijven in relatie tot de te realiseren woningen in geheel niet zijn onderzocht.*
- b. *In het onderzoek wordt uitgegaan van achterhaalde regelgeving (Inrichtingen- en vergunningenbesluit en Wet milieubeheer zijn niet meer van toepassing zijn). Voor het voorkomen van geluidhinder gelden de Wabo en het Activiteitenbesluit.*
- c. *Verder wordt gesteld dat 35 dB(A) geen maat is voor het maximale langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als binnennorm, indien de geluidsbelasting van de gevel hoger is dan 50 dB(A), maar de geluidsbelasting in in- en aanpandige gevoelige gebouwen.*
- d. *Tot slot wordt gesteld dat het advies uit het onderzoek milieuhinder is genegeerd door geen nader onderzoek te doen naar geluid.*

Beantwoording

- a. Het voorliggende bestemmingsplan heeft ten doel om de transformatie van het Havenstraatterrein van bedrijvenlocatie naar gemengd woon- / werkgebied mogelijk te maken. Gelet op deze doelstelling is het niet logisch noch zinvol rekening te houden met bestaande beperkingen als gevolg van bestaande bedrijvigheid op het Havenstraatterrein zelf. Deze bedrijvigheid moet immers (voorlopig) verdwijnen om ruimte te bieden aan de transformatie van het gebied. Overigens sluit het nieuwe bestemmingsplan bedrijvigheid niet uit. In het plangebied is bedrijvigheid tot en met categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toegestaan. Een deel van de bestaande bedrijvigheid valt hieronder. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de huidige vorm niet gehandhaafd kunnen worden. De bestaande loodsen moeten verdwijnen op het moment dat dit vanwege de fasering van de ontwikkeling noodzakelijk is. Enerzijds is dat het geval als de gronden nodig zijn voor de realisatie van een bouwblok, anderzijds kan dat het geval zijn als een bestaand bedrijf vanwege de milieuhinder een belemmering vormt voor de beoogde woningbouw. In dat laatste geval wordt de tijdelijke huurovereenkomst met het desbetreffende bedrijf in een eerder stadium opgezegd.
- b. De tramremise valt onder de derde tranche van het Activiteitenbesluit (per 1 januari 2013). Daarmee is nog wel degelijk de Wet milieubeheer van toepassing, maar gelden er (ook voor geluid) algemene regels. Daarop kan het bevoegd gezag maatwerkvoorschriften (strenger of ruimer) opleggen. Het zou overigens nog kunnen dat de remise door een daarin uitgevoerde activiteit die wel vergunningplichtig is toch een vergunning nodig heeft. Materieel gezien maakt het overigens niets uit: het bevoegd gezag kan te allen tijde maatwerkvoorschriften opleggen. Dat geldt ook voor het trafostation. In het betreffende onderzoek is dat ook al aangegeven.
- c. Onafhankelijk van de geluidsbelasting op de gevels van woningen mag de geluidsbelasting binnen maximaal 33 respectievelijk 35 dB(A) etmaalwaarde zijn. Deze waarden, die volgen uit het Bouwbesluit, gelden als bovengrens voor de langtijdgemiddelde geluidsniveaus. Inspreker doelt op een standaardvoorschrift uit het Activiteitenbesluit, waar de 35 dB(A) ook is opgenomen als binnenwaarde voor in- en aanpandige gebouwen.
- d. In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek gedaan naar het aspect geluid, zowel in verband met wegverkeer als in verband met de GVB-tramremise, Liander en Ambulance Amsterdam. Voor een uitvoeriger toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 3.5.1 t/m 3.5.3.

Conclusie

De reactie leidt tot het opnemen van een aanvullende toelichting over maatwerkvoorschriften in paragraaf 8.12 van het Investeringsbesluit. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt dienovereenkomstig aangevuld en de bijbehorende inventarisatie milieuhinder bedrijven omgeving Havenstraatterrein wordt aangepast.

3.5.5 **Geluidsbelasting transformatorstation**

Aangegeven wordt dat in plantoelichting niet gemeld is dat de geluidsgrenswaarden voor het transformatorstation op grond van artikel 6.12 lid 1 van het Activiteitenbesluit met 5 dB(A) worden verhoogd.

Beantwoording

Met de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit voor tramremises geldt inderdaad overgangsrecht. Uitgangspunt voor het onderhavige gebied is dat een geluidsbelasting van 55 dB(A) in een stedelijk gebied als hier als een aanvaardbaar geluidsniveau wordt beschouwd, dus het overgangsrecht vormt hier geen belemmering voor de realisatie van woningbouw.

Conclusie

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende akoestisch onderzoek worden dienovereenkomstig aangevuld.

3.5.6 **Richtafstand tramremise**

Gesteld wordt - onder verwijzing naar het onderzoek naar milieuhinder van bedrijven omgeving Havenstraatterrein - dat de richtafstand tussen tramremise en woningen meer dan 100 meter moet bedragen. Gevraagd wordt om een verklaring voor dit advies en de reden dat van dit advies is afgeweken.

Beantwoording

De richtafstand van 100 meter is afkomstig uit de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Deze brochure wordt in Nederland algemeen gebruikt om de inpasbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen te beoordelen. De brochure gaat daarbij uit van een stappenplan. De eerste stap is om omliggende hinderveroorzakende bedrijvigheid te inventariseren en te categoriseren. Als voldaan wordt aan de richtafstanden is dit zonder meer het geval. Is dit niet het geval, dan moet maatwerk worden geleverd. In dit geval is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat woningbouw nabij de tramremise mogelijk is onder voorwaarde dat er maatregelen aan de gevels van de woonbebouwing worden getroffen. Ook worden waar nodig maatwerkvoorschriften met betrekking tot de geluidsruimte van de bedrijven vastgesteld. Op deze wijze kan gemotiveerd van de richtafstanden uit voornoemde brochure worden afgeweken.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5.7 **Gevelmaatregelen geluidbelasting**

- a. *Er wordt uitgebreid ingegaan op de gevelmaatregelen als gevolg van de geluidsbelasting, waarbij gesteld wordt dat geen aandacht is besteed aan bouwkundige oplossingen voor geluidreducerende voorzieningen.*
- b. *Gevraagd wordt waarop de keuze om dove gevels aan te brengen is gebaseerd en wat de onderbouwing is voor het behalen van de wettelijk vereiste geluidsbelasting in woningen na toepassing van dove gevels.*
- c. *Verder wordt gesteld dat in het akoestisch onderzoek een vliesgevel ten onrechte als bouwkundige constructie is benoemd.*
- d. *Tot slot wordt opgemerkt dat projectontwikkelaars en potentiële kopers op de hoogte moeten worden gebracht van over de beperkingen van de gevelmaatregelen voor de verhoging van de kostprijs van woningen respectievelijk het leefklimaat in de woningen.*

Beantwoording

- a. Er is wel degelijk aandacht besteed aan bouwkundige oplossingen voor geluidreducerende voorzieningen. Het uitvoeren van gevels met een geluidwerend vlies (vliesgevel) kan als bouwkundige constructie worden aangemerkt.
- b. Met het voorschrijven van dove gevels / geluidwerende voorzieningen wordt voldaan aan de wettelijke voorwaarden: daar waar maximaal toegestane geluidwaarden niet kunnen worden

gehaald, moeten dergelijke bouwkundige constructies verplicht worden gesteld. Het is uiteindelijk aan ontwikkelaars om een ontwerp te maken dat aan de wettelijke vereisten voldoet. Met toepassing van dergelijke gevelconstructies is het mogelijk om aan de wettelijke geluidswaarden (belasting op de gevel cq binnenwaarde) te voldoen.

- c. Vliesgevel (of geluidwerend vlies) is wel een bouwkundige constructie, een geluidwerend scherm wordt aan een gebouw bevestigd en is daarmee bouwkundig.
- d. Uiteraard worden projectontwikkelaars voorzien van de beschikbare informatie over de geluidsbelasting en de mogelijke oplossingen die voorhanden zijn, het is aan hen om met een ontwerp te komen dat qua geluidsreductie voldoet

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5.8 Hinder luchtvaartgeluid

Gesteld wordt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar luchtvaartgeluid. Omdat het plangebied onder een aanvlieg-/vertrekroute van Schiphol Oost baan is gelegen, wordt gesteld dat wel sprake van een andere geluidsbelasting dan elders in Amsterdam. Daarbij wordt ook gesteld dat de geluidskaart van het Luchthavenindelingbesluit onbegrijpelijk is. Vanwege het luchtvaartgeluid zou geluidsisolatie in de woningen noodzakelijk zijn. Tot slot wordt gesteld dat hoogbouw met woningen onder een aanvliegroute onwenselijk is wordt gevraagd hoe door stadsdeel en NV Luchthaven Schiphol wordt gedacht over de relatie tussen vliegverkeer en bouwhoogte.

Beantwoording

Het is juist dat het plangebied is gelegen onder de aanvliegroute van de Schiphol Oostbaan. Dit is echter een relatief korte baan, die in principe alleen voor kleine luchtvaart (zakelijk vliegverkeer) wordt gebruikt. Alleen bij zuidwesterstorm wordt de baan gebruikt als landingsbaan voor grote straalverkeersvliegtuigen. Dit verklaart wellicht dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het beperkingengebied 'geluidgehinderden'. Het plan is getoetst aan het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en de in voorbereiding zijnde actualisering daarvan, waarin beperkingen voor bebouwing/aantal geluidgehinderden (artikel 2.2.1 LIB), bouwhoogte (artikel 2.2.2 LIB) en functies met een vogelaantrekkende werking (artikel 2.2.3 LIB) zijn vastgelegd. Het plan voldoet hieraan. Nader onderzoek naar geluid afkomstig van vliegverkeer is dan ook niet noodzakelijk. Wel zal in de toelichting van het bestemmingsplan nog nader aandacht worden besteed aan dit thema.

Conclusie

De reactie leidt tot aanvulling van paragraaf 8.4 van het Investeringsbesluit, in die zin dat een nadere toelichting over de aanvliegroute van de Schiphol Oostbaan is opgenomen. Tevens wordt de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan dienovereenkomstig aangevuld.

3.5.9 Magnetische veldsterkte

Gevraagd wordt of binnen de gebieden waar sprake is van een overschrijding van 0,4 microtesla nieuwe woningen worden gerealiseerd. Daarbij wordt opgemerkt dat aan de zuidkant van het Havenstraatterrein woningen en speelparkjes zijn voorzien. Gevraagd wordt of op een schets kan worden aangegeven naar welke zuidelijke locatie de hoogspanningskabels worden verlegd en of daarbij verzekerd kan worden dat als gevolg daarvan de geen versterking van veldsterkte zal plaatsvinden. Tot slot wordt gevraagd of na vervanging van de transformatoren bij het onderstation van Liander onderzoek wordt gedaan naar het effect van de vervanging en eventuele toename van stroom.

Beantwoording

Binnen 0,4 microtesla contouren worden geen woningen mogelijk gemaakt. Daar waar nu als gevolg van ondergrondse hoogspanningskabels sprake is van een overschrijding, geldt dat deze kabels worden verlegd.

Er is nog geen definitief toekomstig tracé voor de hoogspanningskabels vastgesteld. Om de ontwikkeling van het plangebied mogelijk te maken ligt verleggen in westelijke richting (kop Park Schinkeleilanden)

het meest voor de hand. Na het verleggen van de kabels zullen nieuwe metingen worden verricht om de veldsterkte ter plaatse te beoordelen.

Na vervanging van de trafo's van Liander zal het stadsdeel ter controle nieuwe metingen verrichten om de veldsterkte te beoordelen. Naar verwachting zal de gemeten veldsterkte afnemen als gevolg van gunstigere positionering van de trafo's.

Conclusie

De reactie leidt tot aanpassing van paragraaf 8.9 van het Investeringsbesluit, in die zin dat na verlegging van hoogspanningskabels en vervanging van transformatoren controlemetingen worden verricht. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt ook dienovereenkomstig aangepast.

3.5.10 Luchtkwaliteit

Gesteld wordt dat de toename van woningen zal leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom wordt gevraagd welke beperkende maatregelen zijn genomen.

Beantwoording

In het kader van het Investeringsbesluit en het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor luchtkwaliteit. De ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij (grens: categorie 1.500 woningen met verkeersgeneratie van minstens 7.500 motorvoertuigen per etmaal), dus is toetsing aan grenswaarden Wet luchtkwaliteit niet nodig. Daaruit volgt dat maatregelen tegen verslechtering van de luchtkwaliteit ook niet nodig zijn.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.5.11 Bodemkwaliteit

Er zijn diverse vragen gesteld over de bodemkwaliteit in het plangebied en de geschiktheid voor de functie wonen. Daarbij is gevraagd of er onderzoeksrapporten beschikbaar zijn die de vervuiling in kaart brengen, of bodemsanering tot onveilige situaties kan leiden, in hoeverre de milieudienst bij bodemsanering is betrokken en of de gemeente of ontwikkelaars verantwoordelijk zijn voor bodemsanering.

Beantwoording

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. In 2007 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd en in 2013 aanvullend bodemonderzoek. Uit de onderzoeken blijkt dat er verspreid over het gebied in meer of mindere mate sprake is van verontreiniging van de bovengrond met PAK, metalen, asbest en op enkele locaties minerale olie. Voor de verontreinigde zones zal te zijner tijd een saneringsplan worden opgesteld. Bij het opstellen van een dergelijk plan wordt de milieudienst (omgevingsdienst) nauw betrokken. Uiteindelijk zal de kwaliteit van de bodem afgestemd moeten zijn op de functie wonen. Vooralsnog wordt uitgegaan van ontgraven van de bovenlaag en het aanbrengen van een schone leeflaag. In beginsel wordt de aansprakelijkheid voor bodemsanering gelegd bij de eigenaar van de grond of als de grond is verhuurd de gebruiker die conform het huurcontract een saneringsplicht heeft.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6 Verkeer en parkeren

3.6.1 Ontoereikende ontsluiting plangebied

Er wordt gewezen op de ontoereikende verkeersontsluiting van het plangebied via het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg. De verkeersdoorstroming is zonder de ontwikkeling van het Havenstraatterrein al problematisch. Met toevoeging van woningen wordt gevreesd voor verkeerschaos, een moeilijke ontsluiting van de standplaats Ambulance Amsterdam en een slechtere

bereikbaarheid van het Olympisch Kwartier Noord. Daarbij wordt gevraagd of er een rapport over de verkeersstroom is en gesteld dat een studie naar de verkeerssituatie rond het Haarlemmermeercircuit noodzakelijk is.

Beantwoording

In het kader van het Investeringsbesluit en het voorontwerpbestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de huidige verkeersintensiteiten en de gevolgen van de ontwikkeling van Havenstraatterrein. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het circuit in haar huidige vormgeving, dus nog zonder ontwikkeling van Havenstraatterrein, onvoldoende capaciteit biedt om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. De ontwikkeling van het plangebied draagt maar zeer beperkt bij aan de verkeersintensiteiten. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossingen mogelijk zijn om deze verbinding in de toekomst meer capaciteit te geven, zodat de verkeersafwikkeling verbetert. De gemeente Amsterdam (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, DIVV) werkt aan het project Amstelveenseweg om de doorstroming te verbeteren. Stadsdeel Zuid werkt in dat kader samen met DIVV aan een nadere verkeerstudie om de verkeersafwikkeling op het Haarlemmermeercircuit en de Amstelveenseweg nauwkeuriger in beeld te brengen en tot een oplossing te komen. Dit onderzoek zal beschikbaar zijn bij de start van de bestemmingsplanprocedure, dat wil zeggen zodra het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Havenstraatterrein moet duidelijk zijn dat het knelpunt Haarlemmermeercircuit tijdig opgelost kan en zal worden.

Conclusie

De reactie leidt tot het opnemen van een nadere toelichting over de verkeersafwikkeling en de ontsluiting van het plangebied in paragraaf 8.10 van het Investeringsbesluit. De uitkomst van het nadere verkeersonderzoek wordt verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en wordt als bijlage bijgevoegd.

3.6.2 Toename congestie door basisschool

Aangegeven wordt dat een basisschool gepland is in het gebied, omdat anders de Amstelveenseweg door de kinderen en de ouders moet worden overgestoken. Gesteld wordt dat in deze regio de laatste jaren een behoorlijk aantal scholen is gesloten vanwege afnemende leerlingaantallen. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat 450-500 woningen voor voldoende kinderen in de lagere schoolleeftijd zal zorgen. De aanwezigheid van een basisschool in het plangebied zal in de spits een komen en gaan van auto's tot gevolg hebben. Daarom wordt gevraagd waarom een basisschool mogelijk wordt gemaakt als dit de bestaande congestie van de Amstelveenseweg verergert.

Beantwoording

In het Integraal Huisvestingsplan Basisonderwijs dat door de stadsdeelraad is vastgesteld is een reservering voor een volledige basisschool op het Havenstraatterrein opgenomen.

Zoals onder 3.6.1 al aangegeven is het noodzakelijk dat voor vaststelling van het bestemmingsplan een oplossing wordt gevonden voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Amstelveenseweg. Dit is vele malen belangrijker dan de extra verkeersbewegingen die samenhangen met een school.

Een school met kinderopvang op het Havenstraatterrein zal zorgen voor extra verkeersbewegingen binnen het gebied en op de Amstelveenseweg. In geval van een school met zestien klassen zijn er circa 400 leerlingen. Van deze leerlingen is een deel broertje of zusje. In totaal kan het gaan om 300 ouders die hun kinderen naar school brengen. De kinderen van de oudere groepen gaan veelal zelfstandig lopend of op de fiets naar school. Uitgaande van groep 7 en 8 gaat dat om vier groepen, ofwel circa 100 leerlingen. Dat betekent dat circa 200 ouders resteren die hun kind naar school brengen en weer ophalen. Qua mobiliteitsgedrag is op basis van referenties, ervaring en rekeninghoudend met de ligging ervan uitgegaan dat 25% van de kinderen met de auto naar school wordt gebracht. In totaal gaat dat om 50 extra autobewegingen. De kinderdagopvang bestaat uit vier groepen met veertien kindplaatsen. Op basis van ervaring wordt circa 50% van de kinderen in het kinderdagverblijf met de auto gebracht (tussen 7.00-9.30 uur) en gehaald (tussen 16.00-18.00 uur). In totaal gaat dat om 28 extra autobewegingen. Het aantal extra autobewegingen is bepaald ten opzichte van de situatie dat er geen school komt, maar niet ten opzichte van een eventuele andere functie die ook weer verkeersbewegingen met zich meebrengt.

De verkeerskundige gevolgen van dit aantal autobewegingen is beperkt. In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt aandacht besteed aan benodigde ruimte voor eventuele kiss & ride plaatsen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.3 Noodzaak structurele oplossing verkeersafwikkeling

Diverse malen wordt gesteld dat een structurele oplossing nodig is voor de verkeersafwikkeling. Een inspreker is van mening dat die oplossing er moet zijn voordat het Investeringsbesluit en het bestemmingsplan worden vastgesteld. Als mogelijke oplossingen worden genoemd: omleiden via Zeilstraat/Hoofddorpplein en tijdens spits alleen bestemmingsverkeer. Een inspreker hoopt niet dat gekozen wordt voor een fly-over bij het station, een verbreding Amstelveenseweg of opoffering van de wandelpromenade.

Beantwoording

Zoals aangegeven in de beantwoording onder 3.6.1 werken stadsdeel Zuid en DIVV gezamenlijk aan het project Amstelveenseweg, waarmee de bestaande verkeersproblematiek op de Amstelveenseweg en het Haarlemmermeercircuit moet worden opgelost. In het kader van dat project worden diverse varianten en de gevolgen van die varianten voor de belasting op woonbuurten bekeken. Ondanks dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het project Havenstraatterrein en het project Amstelveenseweg vallen de verkeersmaatregelen aan de Amstelveenseweg buiten het plangebied Havenstraatterrein.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.4 Status Schinkelverbinding

Gevraagd wordt naar de status van de Schinkelverbinding: wanneer wordt deze verbinding gerealiseerd en wat zijn de gevolgen voor de weilandjes bij begraafplaats Huis te Vraag?

Beantwoording

De reservering voor de Zuidelijke Schinkelverbinding, die is voorzien tussen de Henk Sneevlietweg en de Laan der Hesperiden, is opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam. Nog niet duidelijk is of en zo ja wanneer deze verbinding er gaat komen. Voordat deze verbinding er komt, moet de haalbaarheid nader worden onderzocht en moet een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen. De reservering voor de Zuidelijke Schinkelverbinding valt overigens buiten de grenzen van het plangebied Havenstraatterrein en doet in het kader van voorliggend plan niet ter zake.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.5 Verkeersveiligheid

Er worden diverse vragen gesteld over de verkeersveiligheid. Daarbij wordt gewezen op de onveilige situatie op de Amstelveenseweg en Karperweg, het ontbreken van aparte fietspaden in het plangebied en de onveilige situatie bij Ambulance Amsterdam in verband met het tramspoor en de toename van langzaam verkeer.

Beantwoording

- In het kader van het voorliggende plan is de verkeersveiligheid onderzocht, waarbij het ruimtelijk kader is getoetst aan basiseisen duurzaam veilig: functionaliteit wegennet, homogeniteit van verkeer en voorspelbaarheid verkeersgedrag. De wegenstructuur in het plangebied kent een heldere opzet. Op twee locaties, via de Havenstraat en Karperweg, is de interne verkeersstructuur aangesloten op het hoofdwegennet. Aan de oostzijde wordt het plangebied aangesloten op het fietsnetwerk. De wegen in het plangebied dienen ter ontsluiting van de verschillende functies. Hierop vindt veel uitwisseling van verkeer plaats. Een veel voorkomende combinatie in het plangebied is auto- en fietsverkeer. Dit is niet anders dan in de

rest van Amsterdam. Het treffen van bijzondere maatregelen is dan ook niet nodig. Wel worden voetgangers gescheiden van de rijbaan voor auto- en fietsverkeer.

- Inspreker merkt terecht op dat de rijbaan voor autoverkeer tevens wordt gebruikt voor fietsers. Dit is voor erftoegangswegen, waartoe de wegen in het plangebied behoren, een gangbare combinatie. Erftoegangswegen worden gekenmerkt door mening van verkeerssoorten, lage snelheden (maximaal 30 km/h) en gelijkwaardige kruispunten (verkeer van rechts gaat voor).
- De verkeersveiligheid op het Haarlemmermeercircuit is een belangrijk aandachtspunt bij de reconstructie van de Amstelveenseweg. De gekozen oplossing moet leiden tot een verkeerveiligere situatie (geen black spot meer).
- Een punt van aandacht in het ontwerp voor de openbare ruimte is de Karperweg in verband met de Museumtramlijn en uitrijdende ambulances. Specifiek voor deze functie is een aantal eisen geformuleerd. Het profiel van de Karperweg moet bijvoorbeeld voldoende breed zijn en de hoofdfietsroute loopt via de Verlengde Havenstraat.

Conclusie

De genoemde uitgangspunten dienen inderdaad als uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare zoals dat, na het Investeringsbesluit, opgesteld gaat worden.

3.6.6 Fietsroute

Er wordt een aantal opmerkingen gemaakt over de fietsroute door het plangebied. De volgende punten worden genoemd:

- *Doorfietsroute over het terrein is aangenaam en moet behouden blijven;*
- *Perfekte en snelle fietsverbinding;*
- *Toegezegd is dat terrein onderdeel zou gaan uitmaken van groenstrook fietsers/voetgangers tussen Haarlemmermeercircuit en Amsterdamse Bos.*

Beantwoording

Sinds de herinrichting van de Schinkeleilanden loopt er een fietsroute over het Havenstraatterrein. Door de daarop volgende herinrichting van het Havenstraatterrein is de herkenbaarheid van deze fietsroute verbeterd. Dit heeft geleid tot een goed gewaardeerde en gebruikte fietsroute tussen de Amsterdamse binnenstad en het Amsterdamse Bos. Deze fietsroute is onderdeel van het ruimtelijk kader en krijgt een nieuwe plek in de Verlengde Havenstraat. Omdat het Havenstraatterrein een 30km/u-gebied wordt komt er geen vrijliggend fietspad. Uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare ruimte is wel dat de route wordt wel geoptimaliseerd.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.7 Uitrit/draaicirkel ambulances

Ambulance Amsterdam vraagt aandacht voor de uitrit / benodigde draaicirkel voor de ambulances. Ten aanzien van de uitrit van de Ambulance Amsterdam bestaan geen specifieke voorschriften en regels die met het ruimtebeslag te maken hebben. De ingetekkende situatie in de impressies en mogelijke uitwerkingen voldoet aan de eisen uit het bouwbesluit 2012 en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Hierin is ook aangegeven dat er in een bepaalde straal van een in- en uitrit geen parkeerplaatsen gemaakt mogen worden, om bijvoorbeeld voldoende zicht op de weg te hebben. Deze uitgangspunten dienen te worden meegenomen bij het ontwerpen van de openbare ruimte.

Beantwoording

De genoemde uitgangspunten dienen inderdaad als uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare zoals dat, na het Investeringsbesluit, opgesteld gaat worden. Ambulance Amsterdam wordt daarbij betrokken.

Conclusie

De uitgangspunten worden te zijner tijd opgenomen in het programma van eisen voor de openbare ruimte.

3.6.8 **Uitrukken ambulances**

Ambulance Amsterdam vraagt aandacht voor de nieuwe verkeerssituatie voor de uitrukkende ambulances als gevolg van de grotere hoeveelheid langzaam verkeer in de Karperweg.

Beantwoording

Om de uitrit van ambulances zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen zijn de volgende spelregels voor de openbare ruimte opgenomen:

- De ambulances van Ambulance Amsterdam moeten ongehinderd kunnen uitrukken, zonder oponthoud tussen hun garage en de kruising met de Amstelveenseweg. Dat vormt een speciaal aandachtspunt in het ontwerp van de openbare ruimte van de Karperweg.
- Het profiel voor de Karperweg is ruim opgezet. Indien er een museumtram in de Karperweg rijdt (slechts beperkt aantal ritten per week) kunnen de ambulances de tram passeren.
- De voorkeursroute voor het fietsverkeer wordt de verlengde Havenstraat, enerzijds omdat deze verbinding de gewenste aansluiting op het Haarlemmermeercircuit is, anderzijds om het uitrukken van de ambulances van de Ambulance Amsterdam voorspoedig mogelijk te laten verlopen. Het plangebied wordt ingericht volgens de principes van een 30 km/u-gebied. Dit betekent dat er geen vrijliggende fietspaden worden aangebracht. Om ervoor te zorgen dat toch zoveel mogelijk fietsers van de verlengde Havenstraat gebruik gaan maken, wordt de fietsroute over de Schinkeleilanden via de verlengde Havenstraat naar de Havenstraat geoptimaliseerd voor fietsers. Hierbij wordt onder andere gedoeld op materiaalgebruik, boogstralen, bewegwijzering.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.9 **Brug Stadiongracht**

Gevraagd wordt wat het nut en de noodzaak van de brug over de Stadiongracht is. Wat is de toegevoegde waarde van deze brug?

Beantwoording

De nieuwe voet-/fietsbrug over de Stadiongracht maakt een verbinding tussen het Havenstraatterrein en het Olympisch Kwartier Noord. De brug wordt toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Voor deze gebruikers is een fijnmazig ontsluitingsnetwerk van belang. Deze verbinding levert dan ook een bijdrage aan de bereikbaarheid en ontsluiting voor de bewoners en gebruikers van zowel het plangebied als het omringende gedeelte van de stad, zoals het Olympisch kwartier Noord.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.10 **Verkeerssituatie Rheastraat**

Gesteld wordt dat de verkeerssituatie in de Rheastraat zo nu en dan 'uitdagend' kan worden genoemd vanwege de parkeergarages en de auto's die er parkeren. Als gevolg van de aan te leggen brug kunnen problemen ontstaan, wanneer de Rheastraat een doorlopende weg wordt voor 'klein' verkeer.

Beantwoording

De brug over de Stadiongracht wordt toegankelijk voor voetgangers en fietsers en niet voor auto's. De Rheastraat is een rustige buurtstraat waar het parkeren op straat door middel van langs parkeerplaatsen is opgelost. Het parkeren voor bewoners en gebruikers van de panden is inpandig opgelost. De Rheastraat is voor auto's alleen toegankelijk tot aan de in- en uitgangen van de parkeergarages. De in- en uitgangen van de parkeergarages zijn via een inritconstructie op de openbare weg aangesloten.

Het DB is van mening dat dit een duidelijke situatie is waar de voetgangers- en fietsroute vanaf de brug goed op aangesloten kan worden.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.6.11 Parkeerprobleem Karperweg

Inspreker voorziet een parkeerprobleem in de toekomstige situatie. Op dit moment pacht inspreker een terrein aan de noordzijde van de Karperweg. Dit terrein wordt zowel door het personeel als door hun klanten gebruikt. Dit terrein komt te vervallen, waardoor zij een parkeerprobleem voorzien. Daarnaast geeft inspreker aan dat de Museumtramlijn geen enkele functie heeft in het plangebied (rijdt puur voor de show). Hierdoor gaat kostbare parkeerruimte verloren.

Beantwoording

Op basis van het ruimtelijk kader en de spelregels openbare ruimte komen er geen openbare parkeerterreinen. De openbare parkeerplaatsen worden langs de nieuwe straten ingepast door middel van langs parkeren. Daarnaast geldt dat nieuwe functies in het gebied slechts zijn toegestaan indien de parkeerbehoefte op eigen terrein kan en wordt opgevangen. Dit geldt dus niet voor zittende bedrijven in het plangebied. In zoverre kan er geen probleem ontstaan. In dat vergunningsgebied hebben bestaande bedrijven recht op één vergunning per tien (voltijds) medewerkers. Dus als inspreker geen parkeerplaatsen heeft op eigen terrein heeft hij recht op een of meer parkeervergunningen. Bezoekers hebben geen parkeervergunning maar betalen aan de parkeerautomaat.

Het stadsdeel kan geen rol vervullen in de parkeerbehoefte van bestaande 'bedrijven'. Private partijen moeten zelf een oplossing zoeken. Om het eventuele tekort aan parkeerplekken op te vangen biedt het openbaar vervoer een goed alternatief. Het Havenstraatterrein is en blijft goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Voor het Haarlemmermeerstation halteren een tram en diverse stads- en streekbussen, waaronder drie nachtbussen.

Ten aanzien van de Museumtramlijn merkt het DB op dat dit juist een waardevol element in het plangebied is. Het is één van de dragers van het gebied, waarmee de historie van het gebied tastbaar wordt. Voor een uitgebreide beschouwing over de rol van de Museumtramlijn wordt verwezen naar paragraaf 3.7.1.

Conclusie

De planregels en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast, in de zin dat de verplichting om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren niet geldt voor bestaande functies.

3.6.12 Geen aanpassingen parkeerdruk plangebied

Ambulance Amsterdam maakt zich zorgen over de toenemende parkeerdruk als probleem voor medewerkers in vol/continudienst.

Beantwoording

In het plangebied zal, net als in de omliggende gebieden, uiteraard sprake blijven van betaald parkeren. In de openbare ruimte worden (zo veel mogelijk) parkeerplaatsen gerealiseerd. Omdat nog niet duidelijk is hoeveel entrees er moeten komen naar de parkeervoorzieningen op privé terreinen kan nog niet worden aangegeven hoeveel dit er zijn.

Het stadsdeel kan geen rol vervullen in de parkeerbehoefte van bestaande 'bedrijven'. Private partijen moeten zelf een oplossing zoeken. Om het eventueel te kort aan parkeerplekken op te vangen biedt het openbaar vervoer een goed alternatief. Het Havenstraatterrein is en blijft goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Voor het Haarlemmermeerstation halteren een tram en diverse stads- en streekbussen, waaronder drie nachtbussen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.7 Historie, karakter en cultuurhistorie

3.7.1 Historie en ontstaansgeschiedenis plangebied

Aangegeven wordt dat de historie, de ontstaansgeschiedenis van het plangebied terug moet komen in de ontwikkelingen. Daarbij worden de volgende punten genoemd:

- Historie trein/tram moet terugkomen/ kopstation, stationsgebouw en villa;
- Historie van trein/tram moet in eventuele nieuwe plannen terug te vinden en voelen zijn;
- Zichtbare ontstaansgeschiedenis van het plangebied (kopstation) verdwijnt door de nieuwe ontwikkeling;
- Alle unieke terreinen in Amsterdam hebben hun oude gebouwen behouden.

Beantwoording

Het plangebied wordt op dit moment gekenmerkt door de aanwezigheid van de Museumtramlijn. De aanwezigheid van het stationsgebouw, de sporen, de trams en bijbehorende elementen dragen bij aan de beleving van de historie in het gebied. Ook de woonvilla aan de Amstelveenseweg draagt daaraan bij. Dit wordt onderschreven door het cultuurhistorisch onderzoek van Bureau Monumenten en Archeologie (BMA). Deze elementen zijn onderdeel van het voorliggende ruimtelijk kader.

Het oorspronkelijke station was een kopstation. In de afgelopen decennia is deze situatie al gewijzigd, de trams rijden nu via een grote keerlus achter het stationsgebouw langs. Binnen de herontwikkeling van het Havenstraatterrein is het niet mogelijk om de functie van het kopstation in oude luister te herstellen. Wel vormen de Museumtramlijn en de bijbehorende elementen een belangrijk onderdeel van het plan. De Museumtramlijn krijgt een perron achter het stationsgebouw. De sporen lopen dwars door het gebied, via de Karperweg. Het DB is van mening dat hierdoor het markante (spoor)verleden van het gebied voelbaar blijft voor iedereen die op het Havenstraatterrein woont en werkt of het gebied bezoekt.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.7.2 Behoud van het karakter

Het behoud van het huidige karakter van het plangebied vormt op verschillende manieren een onderdeel van vele inspraakreacties. Genoemd wordt dat de huidige bebouwing en het huidige gebruik uniek is. Woningbouw is belangrijk, maar als daarmee het karakter van de stad wordt uitgevlakt: nee. Termen die genoemd worden om het unieke karakter van het gebied te beschrijven zijn onder andere: verschillende soorten bedrijvigheid; verscheidenheid; alternatieve sfeer van creativiteit; arbeid en romantiek; geen sporen van regelzucht en ambtenarij; broedplaats; waarde als rafelrand voor Zuid; charme; vrije zone; organisch gegroeid bedrijventerrein; vrijplaats in de stad; publiek ventiel tegen uitsluitende ontoegankelijke woestenij van stapelbouw; plezierige aanvulling op de pluriformiteit van Zuid; veel potentieel en rijke historie dat bijdraagt aan diversiteit/beleving van de stad; terrein waar mensen hun hobby uit kunnen voeren; een mooi en uniek stukje Amsterdam; unieke en buitengewoon mensvriendelijke locatie, die nergens in Nederland, Europa en mogelijk niet in de wereld te vinden is; de doorfietsroute biedt altijd een moment van bezinning en relativering; wat het havengebied is voor Amsterdam-Oost is het Havenstraatterrein voor Zuid/West.

In de reacties wordt benoemd dat deze aspecten karig tot uitdrukking komen in het plan en niet opgeofferd moeten worden.

Beantwoording

Het plangebied is inderdaad een historisch gegroeid gebied. Na het beëindigen van het vrachtrvvoer over het spoor in de jaren '70 van de vorige eeuw werd het gebied bevolkt door kleinschalige bedrijfsloodsen. Reeds vanaf dat moment was dit als tijdelijke invulling beoogd, onder andere vanwege de reservering voor een verkeersverbinding over de Schinkel die sinds het Algemeen Uitbreidingsplan

over het gebied heeft gelegen. De tijdelijkheid is sindsdien tot uitdrukking gekomen in veel aspecten, zoals de tijdelijke huren en de wijze van inrichten.

Bij het opstellen van de huidige plannen is extra aandacht besteed aan het behoud van het karakter van het gebied. Door het plan zo flexibel mogelijk te houden, wordt een gevarieerd programma van diverse vormen van wonen en werken in een stedenbouwkundige structuur mogelijk. De architectuur met speelse kenmerken wordt er op ingezet zoveel mogelijk van de door de sprekers genoemde kenmerken terug te laten komen.

In 2003 heeft de gemeente besloten om de reservering voor de verkeersverbinding over de Schinkel voortaan via de Laan der Hesperiden te laten lopen. Na die beslissing is het Havenstraatterrein aangewezen als ontwikkelingsgebied.

In Amsterdam is nog steeds een grote behoefte aan extra woningen. De beschikbare ruimte in de stad voor deze extra woningen is beperkt. Op basis van de Structuurvisie Amsterdam 2040 is het doel de herontwikkeling van het Havenstraatterrein een bijdrage te laten leveren aan deze opgave. Uitgangspunt is de realisatie van een woon-werkgebied. Het in 2012 genomen Projectbesluit en het voorliggende Investeringsbesluit zijn hier geheel mee in lijn.

Om de benodigde woningen in het plangebied te kunnen realiseren moeten keuzes gemaakt worden. Gevolg van de herontwikkeling van bestaande terreinen is dat hierbij bepaalde aspecten verloren kunnen gaan. Het DB is van mening dat het plan, zoals dat er nu ligt, een goede bijdrage gaat leveren aan de realisatie van de benodigde woningen in de stad, rekeninghoudend met het verleden van het gebied. Onder andere door het behoud van de Museumtramlijn in het gebied en de vrijheden die in het programma worden geboden wordt zo mogelijk voortgeborduurd op het huidige karakter van het gebied.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.7.3 Bestaande historisch waardevolle gebouwen

Diverse malen wordt gesteld dat er onvoldoende rekening is gehouden met bestaande historisch waardevolle gebouwen in het plangebied, zoals het Haarlemmermeerstation en het woonhuis Karperweg 40. In het verleden is de voormalige politiepost (later Broodje Jaap) bij de entree van het plangebied door het stadsdeel gesloopt. Daarbij wordt ook de vraag gesteld waarom dit gebouwtje is gesloopt en hoe hard de beschermde status van het Haarlemmermeerstation en de villa feitelijk zijn, aangezien in het bestemmingsplan wordt gesproken over voorwaarden waaronder sloop mogelijk is.

Beantwoording

- Door Bureau Monumenten Amsterdam is onderzoek gedaan naar cultuurhistorische waarden in het plangebied. Verscheidene panden hebben cultuurhistorische waarden vanwege de relatie met de spoorlijngeschiedenis. Dit geldt voor het Haarlemmermeerstation, de voormalige directiewoning (villa) en het voormalige wisselwachterhuisje. Het Haarlemmermeerstation is aangewezen als rijksmonument en wordt via deze weg al strikt beschermd. De villa is niet aangewezen als monument, maar wordt via het bestemmingsplan beschermd. Er is een zogenaamde dubbelbestemming aan de villa en het Haarlemmermeerstation toegekend (Waarde - Cultuurhistorie). Met deze regeling wordt beoogd de cultuurhistorische waarden van de villa en het Haarlemmermeerstation te beschermen. De criteria voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor sloop zien op de aanvaardbaarheid van een nieuw bouwwerk of de verandering van het bestaande bouwwerk in relatie tot de omgeving. Hiermee wordt beoogd te waarborgen dat geen gebouwen verdwijnen voordat voldoende vaststaat dat de verandering gelet op de cultuurhistorische waarden inpasbaar en daarmee aanvaardbaar is.
- In verband met de connectiviteit met het spoorwegverleden van het gebied, heeft de woning Karperweg 40 inderdaad cultuurhistorische waarde. Het is echter niet zo dat alle bebouwing met cultuurhistorische waarden ook altijd behouden moet blijven. Er spelen nog meer belangen een rol. In dit geval is de staat van onderhoud van het gebouw slechts en de situering van het gebouw maakt inpassing in de nieuwe plannen niet goed mogelijk.

- De voormalige politiepost is in 1918 gebouwd en vormde een belangrijke basis tijdens de Olympische Spelen van 1928. In 1931 vertrok de politie uit het gebouw en vestigden zich hier een reisbureau en een groentewinkel. Vervolgens werd het gebouwtje vanaf de jaren vijftig in gebruik genomen als cafetaria (vanaf 1969 Broodje Jaap). In 2008 heeft het stadsdeel de locatie aangewezen als mogelijke locatie voor het nieuwe stadsdeelhok. Dit is (door fusie van stadsdelen Oud-Zuid en Zuideramstel niet doorgeslagen). Uiteindelijk is in verband met de slechte staat van het gebouw, de aanwezigheid van asbest en ter voorkoming van kraak, besloten tot sloop van het gebouw in 2011.

Conclusie

De reactie heeft geleid tot aanvulling van paragraaf 8.2 van het Investeringsbesluit, in die zin dat tekst is toegevoegd over de begrenzing van Plan Zuid en de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie. Dit wordt tevens verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

3.7.4 Olympisch verleden plangebied

Aangegeven wordt dat in het cultuurhistorisch onderzoek geen melding is gemaakt van het Olympisch verleden van het gebied. Naast het treinspoor in het plangebied stond tijdens de Olympische Spelen van 1928 het zwembad waar Johnny Weismuller twee keer goud won.

Beantwoording

De opmerking is terecht: in het zuidelijk deel van het plangebied heeft inderdaad het Olympisch zwembad gestaan. Het cultuurhistorisch onderzoek en de plantoelichting van het bestemmingsplan worden dienovereenkomstig aangevuld.

Conclusie

De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende cultuurhistorisch onderzoek worden dienovereenkomstig aangevuld.

3.8 Woningbouwprogramma

3.8.1 Ruimte voor eengezinswoningen en servicewoningen

Gevraagd wordt ruimte te bieden voor eengezinswoningen en servicewoningen. Het tekort aan eengezinswoningen was een argument voor de herontwikkeling van het Havenstraatterrein, maar komt niet meer terug in het plan.

Beantwoording

Het stadsdeel wilde in eerste instantie graag ook een aantal wat grotere eengezinswoningen realiseren. Met name door de hoge grondprijzen bleek dit echter niet goed mogelijk te zijn. Er is dan ook zeker geen sprake van dat er gestreefd wordt naar winstmaximalisatie. Wat in eerste instantie door het stadsdeel werd nagestreefd zijn betaalbare woningen voor middengroepen die graag in Zuid willen wonen. Mocht er toch concrete vraag blijken te zijn naar eengezinswoningen of servicewoningen dan wordt zeker overwogen om deze te realiseren. Belangrijke voorwaarde daarbij is wel de betaalbaarheid van de woningen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.2 Woningen voor middenklasse

Gevraagd wordt vast te leggen dat woningen beschikbaar komen voor de middenklasse. Tevens zou een bovengrens vastgelegd moeten worden voor woningprijzen, omdat er geen vraag bestaat naar dure woningen.

Beantwoording

Dat de middensegmentwoningen echt beschikbaar komen voor middengroepen zal worden vastgelegd in afspraken met ontwikkelaars en de eigenaren van de te bouwen woningen. Daarnaast vindt het stadsdeel het ook van belang dat die woningen ook voor een langere periode voor de middengroepen beschikbaar blijven. Later in het proces wordt besloten hoe dit te realiseren. Eén mogelijkheid is om middels een kettingbeding in de erfpachtvoorwaarden op te nemen dat een minimale exploitatieperiode van vijftien jaar ten behoeve van middeninkomens wordt opgenomen. Daarbij moet dan worden afgesproken dat periodiek bij de verhuurder inzage kan worden verkregen in de verhuringen in relatie tot de dan geldende huurrange. Dit is een mogelijkheid om ook voor de langere termijn te garanderen dat de woningen voor middensegment beschikbaar blijven.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.3 Evenwicht woningbouwprogramma

Er wordt gewezen op het evenwicht in het woningbouwprogramma: dit bestaat voor 30% uit woningen in de sociale sector. Voor de overige 70% ligt de nadruk op het middensegment en duurdere woningen. In de blokken 2 en 3 wordt geen procentuele verdeling gemaakt, waardoor de kans bestaat dat daar een 'eiland' ontstaat met dure tot zeer dure huur- en koopwoningen.

Beantwoording

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.8.2.

Het is niet zo dat er in de blokken 2 en 3 niet gestuurd wordt op het woningbouwprogramma. Ook daar wordt gestreefd naar de realisatie van middensegmentwoningen. Vooralsnog gaan we voor deze blokken uit van 50%. Voor het projectgebied als geheel gaan we uit van 40% middensegmentwoningen, 30% sociale huur en 30% duurdere koop- en huurwoningen. Dat is bij nieuwbouwprojecten in Amsterdam een heel gebruikelijke verdeling.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.4 Sociale woningbouw

Gevraagd wordt of er geen sociale woningbouw komt en zo nee, waarom niet.

Beantwoording

Deze aanname berust op een misverstand. In het plangebied komt sociale woningbouw (30%).

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.5 Zelfbouw

Gesteld wordt dat er stedelijk gezien erg veel zelfbouwkavels bestaan voor individuele of collectieve bouw. Het is daarom maar de vraag of het verstandig is ook voor het Havenstraatterrein in te zetten op zelfbouw.

Beantwoording

De zelfbouwlocaties in Zuid zijn populair en kennen vooralsnog overinschrijving en wachtlijsten. De blokken 2 en 3 zijn gereserveerd voor kleine investeerders en ontwikkelaars. Daaronder worden ook, maar niet exclusief, zelfbouwers gerekend. Er wordt niet exclusief ingezet op zelfbouw, maar ruimte gegeven aan de markt.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.6 Particulier opdrachtgeverschap

Aangegeven wordt dat de ruimte die wordt geboden voor particulier opdrachtgeverschap positief is.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.8.7 Onderzoek woningbehoefte

Aangegeven wordt dat een onderzoek naar woningbehoefte ontbreekt (terwijl sprake is van kantorenleegstand en braakliggende terreinen). Het zou beter zijn bestaande woongelegenheden op niveau brengen. Tevens wordt gewezen op leegstand van dure appartementen. Op de derde plaats wordt aangegeven dat op IJburg nog vele kavels over zijn. In dat kader wordt opgemerkt dat het bijzonder goed zou zijn dat de bouwdrift van Amsterdam zich naar dat stadsdeel verplaatst. Het Havenstraatterrein kan op die manier behouden blijven.

Beantwoording

De vraag naar woningen in Zuid is hoog tot zeer hoog. Bovendien is er juist een groot tekort aan middensegmentwoningen in Zuid. Dit is recentelijk ook geconstateerd in de Notitie Middensegment die dit najaar in de Commissie Ruimte en Wonen is besproken. En wordt onderschreven door de brief van minister Blok (Wonen en Rijksdienst). Het tekort aan dergelijke woningen in Zuid is ook de belangrijkste reden om dergelijke woningen op het Havenstraatterrein te realiseren. Daar komt nog bij dat de behoefte aan woningen in Amsterdam onverminderd groot zal blijven. Toevoeging van woningen aan het woningaanbod blijft daarom zeer noodzakelijk.

De leegstand op de Zuidas heeft met name betrekking op het duurdere woningsegment. De woningen die op het Havenstraatterrein zullen worden gebouwd, zullen aanmerkelijk goedkoper zijn en daardoor voor veel meer woningzoekenden bereikbaar zijn. Zonder twijfel zal er voor de woningen op het Havenstraatterrein grote belangstelling zijn.

In Amsterdam Zuid zijn vrijwel geen leegstaande kantoren en braakliggende terreinen. Bovendien is het, door de specifieke eisen waaraan woningen op grond van het Bouwbesluit en milieuwetgeving moeten voldoen, lang niet altijd mogelijk kantoren om te zetten in woningen.

Conclusie

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere onderbouwing van de woningbehoefte opgenomen.

3.8.8 Woningbehoefte middenklasse

Gevraagd wordt meer rekening te houden met de woningbehoefte van de middenklasse: koopwoningen ontwikkelen in plaats van zelfbouw; uitsluitend huurwoningen zijn niet goed voor sociale cohesie en leefbaarheid; buurtbewoners worden beperkt in hun mogelijkheden om eigen woning te kopen.

Beantwoording

Het DB is het stellig oneens met de stelling dat uitsluitend huurwoningen niet goed zijn voor de sociale cohesie. Tot het aanbreken van de crisis werden in Amsterdam veel nieuwbouwwoningen aangeboden in de koopsector. Het percentage koopwoningen in nieuwbouwprojecten is de laatste tijd flink afgenomen. Dit is met name doordat veel woningzoekenden – mede in verband met de veel strengere hypotheekisen - moeite hebben om de financiering voor een koopwoning rond te krijgen. Daardoor worden koopwoningen omgezet in huurwoningen. Door deze ontwikkelingen is het huren van een (nieuwbouw)woning weer veel meer in de belangstelling. Daar er vooralsnog geen concrete aanwijzingen zijn dat financiering van woningen in de nabije toekomst makkelijker wordt, heeft het DB voor het Havenstraatterrein vooralsnog gekozen voor huurwoningen. Dat wil overigens niet zeggen dat de huurwoningen nooit verkocht kunnen worden. Zeker op de wat langere termijn bestaat de mogelijkheid dat huurwoningen kunnen worden verkocht. Voor de te bouwen woningen op het Havenstraatterrein moeten hier nog definitieve besluiten over worden genomen en deze zijn mede afhankelijk van de economische omstandigheden op dat moment. Er is daarom op dit moment niet

voor 100% vastgelegd wat er precies gebouwd gaat worden. Als er behoefte is aan goedkope of duurdere koopwoningen dan is het mogelijk dat dergelijke woningen ook worden gerealiseerd, naast de sociale huurwoningen (30%) en de middensegment woningen (tenminste 40%).

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.9 Financiële risico's en financiële haalbaarheid

3.9.1 Financiële haalbaarheid

Er bestaan bij sommige insprekers zorgen over de financiële haalbaarheid: is een kostenneutraal plan mogelijk? Inzicht is gewenst in de kosten van bodemsanering, bouwrijp maken, verkeersmaatregelen en schadeclaims na beloften Stadionbuurt. Ook is inzicht nodig in de (te grote) financiële risico's voor bestuur en belastingbetaler en de financiële situatie van ontwikkelende partijen. Dit laatste, omdat voorkomen moet worden dat terreinen jarenlang braak liggen. In de plannen is niets terug te vinden over de zorgelijke financiële situatie van de gemeente en de gevolgen daarvan voor de plannen. Ook ontbreekt het aan inzicht waaruit grondopbrengsten bestaan. Hoeveel investeert de gemeente in het project en waar komt dat geld vandaan?

Beantwoording

De gemeente zal het plan financieren met een grondexploitatie. Dit betekent dat de herontwikkeling zichzelf terugverdient en niet ten laste komt van de algemene middelen van de gemeente. Door de gronden in erfpacht uit te geven aan ontwikkelende partijen (dit kunnen professionele partijen zijn of particulieren) ontvangt de gemeente nieuwe (erfpacht)inkomsten. Deze inkomsten moeten de kosten dekken van het bouw- en woonrijp maken van het gebied. Ook verwerving van gronden en vergoedingen moeten hieruit worden gedekt. Als er meer grondopbrengsten zijn dan kosten, dan wordt de meeropbrengst ten gunste gebracht van het stedelijk Vereveningsfonds, waar het dekking kan bieden voor tegenvallers bij andere grondexploitatieprojecten in de stad. De grondexploitatiebegroting bij het Investeringsbesluit heeft een positief saldo, wat betekent dat het project de stad geen geld kost, maar juist oplevert.

De kosten van bodemsanering worden uit een apart budget binnen de gemeentebegroting gefinancierd, de zogenaamde 'stelpost Bodem'. De Verkeersmaatregelen aan of bij het Haarlemmermeercircuit vallen buiten de grondexploitatiebegroting. De kosten daarvoor worden gedekt uit het mobiliteitsfonds.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.9.2 Noodzaak ontwikkeling

Met het oog op een 'instortende economie' en 'hoge olieprijs' wordt gevraagd waarom toch nu ontwikkeld moet worden: projectontwikkeling is niet succesvol in deze tijd, insprekers zijn niet overtuigd dat er belangstelling bij marktpartijen is. De noodzaak van de voorgenomen ontwikkeling moet daarom in relatie tot andere projecten aangetoond worden en er moet duidelijkheid komen over geïnteresseerde partijen, om te voorkomen dat een doemscenario zich voordoet (te weinig geld of geen belangstelling, waardoor gronden braak komen te liggen).

Beantwoording

Het DB deelt ook de zorg van insprekers over de financiële risico's. Zij is zich ervan bewust dat grondexploitatie risico's met zich meebrengen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om op het Havenstraatterrein bouwrijpe kavels te produceren en die vervolgens braak te laten liggen. De gemeente denkt in het plan voor het Havenstraatterrein een werkwijze te kunnen volgen, die dit voorkomt. Er wordt pas ontruimd en bouwrijp gemaakt wanneer de contractvorming met ontwikkelende partijen is afgerond. Dit zal per bouwblok gebeuren. Er wordt alleen ontruimd en bouwrijp gemaakt voor zover strikt noodzakelijk voor dat bouwblok. Dit wordt zo kort mogelijk voor de start van de bouw gepland. Grote investeringen in het gebied worden vermeden zolang geen zekerheid

bestaat over de grondopbrengsten. Op deze manier wordt voorkomen dat het plan een financieel debacle wordt voor de gemeente doordat de grond te lang braak ligt. De gemeenteraad zal overigens ook pas een krediet voor de uitvoering van een (deel)plan beschikbaar stellen wanneer een contract met een ontwikkelende partij is afgesloten. Bij het Investeringsbesluit worden uitsluitend middelen beschikbaar gesteld voor proceskosten. Dit is conform de actuele gemeentelijke beheersystematiek voor alle grondexploitaties.

De interesse van marktpartijen voor dit plan is onderzocht via een marktconsultatie en door het plan te toetsen aan de ervaringen van het Ontwikkelingsbedrijf (OGA), dat actief in gesprek is met marktpartijen. Duidelijk is dat de interesse van marktpartijen voor het Havenstraatterrein in tegenstelling tot veel andere locaties groot is.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.9.3 Vergoeding loodshouders

Gevraagd wordt om inzicht te geven in de vergoeding voor loodshouders/eigenaren en of er daarbij onderscheid gemaakt wordt tussen bedrijfs- en hobbyruimte.

Beantwoording

Het eventueel verstrekken van een vergoeding aan loodshouders is een zaak tussen de huurders en de gemeente Amsterdam. De basis hiervoor is het contract dat elke huurder heeft met de gemeente en de daarbij geldende wetgeving. Er zijn in het kader van dit plan geen andere regelingen of vergoedingen. Over de beëindiging van de huurcontracten op het Havenstraatterrein zal door het stadsdeel met iedere huurder individueel worden gesproken.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.9.4 Realisatie sociale woningbouw

In het concept Investeringsbesluit staat de tekst: "de kasstroom per kavel dient positief te zijn, waardoor het plangebied kan bestaan uit alle mogelijke categorieën grondgebonden woningen en appartementen in alle prijsklassen". Dit roept de vraag op of dit een aankondiging is van "wildgroei van onbetaalbare appartementen". Gevraagd wordt of een garantie gegeven kan worden voor de realisatie van het gedeelte sociale woningbouw.

Beantwoording

De geciteerde tekst is onjuist ingedeeld. De zin "waardoor het plangebied ..." heeft betrekking op de drie daarboven opgesomde punten, niet alleen op het derde punt over de kasstroom. De tekstindeling zal worden gecorrigeerd. De drie punten geven aan dat een gemengd programma zal ontstaan. De vraag naar dure woningen in dit deel van Amsterdam is laag. Daarom zullen die niet veel op het Havenstraatterrein gebouwd worden.

Voor de realisatie van sociale huurwoningen moet de gemeente partijen vinden die deze willen realiseren. In de huidige tijd is dat niet altijd een woningcorporatie. Er wordt daarom ook naar andere partijen gezocht, die sociale huurwoningen kunnen realiseren. Op twee plekken in Zuid gebeurt dit al. De garantie die de gemeente kan geven is dat de eis van het realiseren van 30% sociale huurwoningen niet wordt opgegeven. Dit programmaonderdeel zal niet ingewisseld worden voor bijvoorbeeld dure marktwoningen.

Conclusie

Indeling van de tekst wordt gecorrigeerd. Verder geen aanpassingen.

3.9.5 Voorbereidingskosten

Gesteld wordt dat het verstandig is de financiering te beperken tot voorbereidingskosten en niet al tot bouwrijp maken. Gevraagd wordt of de voorbereidingskosten inclusief uit- of afkoopkosten ondernemers en andere belanghebbenden zijn. Inspreker vraagt om inzicht in het hiervoor begrote bedrag.

Beantwoording

Grote investeringen in het gebied worden vermeden zolang geen zekerheid bestaat over de grondopbrengsten. De gemeenteraad zal pas een krediet voor de uitvoering van een (deel)plan beschikbaar stellen wanneer een contract met een ontwikkelende partij is gesloten. Bij het Investeringsbesluit worden uitsluitend middelen beschikbaar gesteld voor proceskosten. Dit is conform de actuele gemeentelijke beheersystematiek voor grondexploitaties.

Voor zover de gemeente contractuele of wettelijke verplichtingen heeft om vergoedingen te betalen aan ondernemers en andere belanghebbenden, zijn hiervoor bedragen geraamd in de grondexploitatiebegroting. Deze bedragen zijn vertrouwelijk. De bedragen komen beschikbaar op het moment dat een contract is gesloten met een ontwikkelende partij (zie 3.9.2).

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.9.6 Planschade

Gesteld wordt dat geen rekening gehouden is met planschade als gevolg van verminderd uitzicht en schaduwvorming, waardoor woningen in de omgeving minder waard zullen worden. Het stadsdeel moet de mogelijkheid bieden voor vergoeding inzake opgetreden schade.

Beantwoording

Het staat partijen vrij om een planschadeclaim in te dienen. Deze zal volgens de daarvoor geldende procedures worden behandeld. Planschadeclaims die worden gehonoreerd, zullen uit de grondexploitatie worden betaald.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.10 Positie huidige bedrijven / huurcontracten

3.10.1 Vervangende ruimte bestaande bedrijven

Het Havenstraatterrein is in de huidige situatie een bijzonder bedrijventerrein dat zichzelf in stand heeft weten te houden zonder medestand en interesse van de gemeente. Er wordt aangegeven dat er op geen enkele wijze is overlegd met zittende bewoners en gebruikers. Er zijn in het plan geen voorzieningen getroffen / alternatieve locaties aangedragen voor bestaande bedrijven binnen het plangebied. Zittende ondernemers mogen weliswaar terugkomen in het plangebied maar dit leidt tot onacceptabel lastenverhoging. Gevraagd wordt daarom of er vervangende en betaalbare soortgelijke ruimten worden aangeboden.

Beantwoording

Met de zittende gebruikers van het terrein zullen afspraken worden gemaakt op basis van het huurcontract dat zij met de grondeigenaar hebben en de geldende wetgeving. Op basis van het huurcontract is de gemeente niet verplicht een alternatieve locatie aan te bieden. De gemeente is echter wel bereid de ondernemers bij het zoeken naar een alternatieve locatie te ondersteunen. Dat in de nieuwe situatie een lastenverhoging zal plaatsvinden, komt doordat de huur op het Havenstraatterrein extreem laag is en door het stadsdeel lange tijd niet verhoogd is. Het Havenstraatterrein is een centraal-stedelijke locatie. Deze grond is in de markt veel waard. Door de herontwikkeling komt deze waarde ten goede aan de gemeente als geheel en aan meer mensen dan alleen de huidige gebruikers, die de grond, al veel jaren ver beneden de marktwaarde huren.

Enkele jaren geleden is flink geïnvesteerd in de openbare ruimte op en rond het Havenstraatterrein. De weg, het fietspad en het Park Schinkeleilanden zijn (opnieuw) aangelegd. Het stadsdeel voert hier normaal beheer en onderhoud uit.

Met de zittende huurders is sinds 2003 regelmatig overlegd, waarbij steeds is duidelijk gemaakt dat hun situatie een tijdelijke is.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.10.2 Bestaande huurcontracten

Aangegeven wordt dat niet duidelijk is tussen wie de huurcontracten zijn afgesloten en welke mogelijkheden het huurcontract kent om dit zonder compensatie eenzijdig te beëindigen

Beantwoording

Dit is bekend bij elk van de betrokken huurders. De mogelijkheden zijn afhankelijk van de inhoud van de individuele contracten. Er worden in het kader van de planontwikkeling geen algemene regelingen aangeboden. In deze openbare nota van beantwoording wordt niet ingegaan op de inhoud van de privaatrechtelijke overeenkomsten.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.11 Brandveiligheid en brandweezorg

3.11.1 Ontsluiting plangebied

Het plangebied moet tweezijdig ontsloten zijn, dit geldt ook voor de deelgebieden van het plangebied.

Beantwoording

Het stadsdeel is van mening dat alle wegen in het plangebied tweezijdig ontsloten zijn. Het plangebied is zowel via de Havenstraat als via de Amstelveenseweg/Karperweg toegankelijk. Intern in het plangebied wordt de ontsluiting gewaarborgd door de Verlengde Havenstraat en de Karperweg en de twee verbindingswegen tussen deze twee straten.

Een ander extra alternatief is de ontsluiting via het fietspad over de Schinkeleilanden. Dit pad en de bruggen zijn geschikt voor incidenteel gebruik door zwaarder verkeer bij calamiteiten.

Vanuit deze benadering zijn wij dan ook van mening dat de toegankelijkheid via de nieuwe brug over de Stadiongracht, die uitsluitend toegankelijk wordt voor langzaam verkeer en dus beperkt gedimensioneerd wordt, niet noodzakelijk is.

Conclusie

De reactie heeft geleid tot opnemen van aanvullende toelichting over de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten in paragraaf 8.13 van het Investeringsbesluit. Dit wordt ook verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

3.11.2 Ruimte brandweerkazerne

De brandweer zoekt ruimte voor een nieuwe kazerne. Een vestiging in het plangebied Havenstraatterrein is daarbij voor de Brandweer een van de mogelijkheden. De Brandweer heeft verzocht om een gezamenlijk onderzoek naar een geschikte locatie voor de brandweerkazerne Poeldijkstraat in relatie tot het door de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland vastgestelde dekkingsplan (verplaatsing wenselijk met oog op verbetering kwaliteit brandweezorg)

Beantwoording

In de directe omgeving van het plangebied en in het plangebied zelf zijn hinderveroorzakende functies aanwezig, zoals de GVB-remise, Liander en de Ambulance Amsterdam. Daarnaast is er binnen het plangebied een zwaar ruimtelijk programma door de loods van de Museumtramlijn en een complete basisschool. De mogelijke vestiging van een brandweerkazerne is daarom niet in het ruimtelijk kader opgenomen. Dit is het gevolg van de combinatie van de aanwezige druk op het programma en de wens een woon-/werkbuurt te creëren waar, binnen stedelijke kaders, een aantrekkelijk woon- en leefklimaat ontstaat. Een brandweerkazerne maakte geen onderdeel uit van het Strategiebesluit en het Projectbesluit. Het toevoegen van een brandweerkazerne aan het programma leidt tot een te grote milieubelasting.

Uiteraard onderzoekt het stadsdeel graag samen met de Brandweer Amsterdam Amstelland de mogelijkheden voor een geschikte locatie voor een nieuwe brandweerkazerne, met als doel de kwaliteit van de brandweertzorg aan deze zijde van de stad te verbeteren. Vooralsnog zet het stadsdeel daarbij in op een locatie naast het Huis van Bewaring dat in 2014 leeg wordt opgeleverd.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12 Overig

3.12.1 Bomen

Gevraagd wordt of de zuurstofafgifte van een boom een beoordelingscriterium is bij de beoordeling van de vraag of een boom behouden moet blijven?

Beantwoording

De criteria ten aanzien van het behoud of kap van bomen is vastgelegd in het Bomenbeleid Stadsdeel Zuid 2012 en de Bomenverordening Stadsdeel Zuid 2012. Bij het opstellen daarvan is een belangenafweging gemaakt tussen enerzijds de bescherming van het bomenbestand in het stadsdeel en anderzijds de keuze om bij de ontwikkeling van haar beleid te onderzoeken of deregulering mogelijk is. De uiteenlopende functies voor de ruimtelijke ordening en het stedelijke microklimaat en de bijdrage van bomen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het welbevinden van mensen zijn daarbij meegenomen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.2 Concurrentie projecten Amsterdam

Er wordt gewezen op concurrentie met vergelijkbare projecten; plan Oostpoort is aangepast om beter aan te sluiten op de vraag door meer laagbouw, meer groen en minder appartementen mogelijk te maken. De vastzittende woningmarkt is een te groot risico om zonder voorverkoop te starten met de bouw. Uit de Kadernota 2014 blijkt dat een grote voorraad bouwrijpe grond voorhanden is.

Beantwoording

De gemeente houdt scherp in de gaten dat projecten niet met elkaar concurreren. Er zal gezorgd worden voor goede contractafspraken met marktpartijen. Wanneer contractgesprekken met een marktpartij in beeld komen, zal de gemeente nog eens beoordelen of het concurrentierisico niet optreedt. Samen met het Ontwikkelingsbedrijf van de gemeente Amsterdam is en wordt bekeken of dit project concurrerend is voor andere projecten in de stad. Het is nadrukkelijk de bedoeling van de gemeente Amsterdam met prioriteit locaties in de stad die al bouwrijp zijn te bebouwen. Het is echter denkbaar dat ontwikkelaars en beleggers niet op die locaties willen bouwen, terwijl ze dat op het Havenstraatterrein wel willen. Met name voor wat betreft het programma voor middensegmentwoningen, dat een groot deel van het programma van het Havenstraatterrein uitmaakt, blijkt niet of nauwelijks concurrentie met andere projecten in Amsterdam te bestaan.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.3 Herziening erfpacht Afroditekade

Gesteld wordt dat de gemeente zich niet houdt aan het erfpachtcontract (50 jaar afgekocht), want het uitzicht zit verwerkt in de overeengekomen prijs. Door het eenzijdig creëren van een nieuwe situatie ontstaat een basis voor herziening van de erfpachtafspraken over de resterende looptijd.

Beantwoording

Herzieningsgronden voor erfpacht zijn vastgelegd in de Algemene en de bijzondere erfpachtbepalingen voor het betreffend recht (zoals overeengekomen bij notariële akte). Herzieningsgronden voor erfpacht hebben betrekking op wijzigingen aan het eigen erfpachtrecht, niet op externe factoren zoals de door insprekers aangegeven verandering in de omgeving.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.4 Projectmatig ontwikkelen

Er bestaat zorg om het daadwerkelijk realiseren van de diversiteit die wordt beoogd.

Beantwoording

De gemeente Amsterdam is eigenaar van alle bouwgrond op het Havenstraatterrein. Daardoor kan ze sturen op het te realiseren programma. De mate waarin gestuurd wordt is mede afhankelijk van de grootte van de vraag uit de markt. Tegelijkertijd kiest de gemeente met dit plan ook voor meer vrijheid voor de markt om te bouwen waaraan volgens de markt behoefte is. Daarom krijgen alle blokken in het bestemmingsplan een gemengde bestemming. Door verplicht te stellen dat de eerste bouwlaag in alle blokken een extra hoogte krijgen van vier of zes meter wordt maximaal mogelijk gemaakt dat deze gebouwen interessant zijn voor de vestiging van bedrijven.

Voor wat betreft het woningbouwprogramma zal de gemeente sterker sturen. De realisatie van 30% van het programma als sociale woningbouw is een harde eis. Daarnaast zal de gemeente bij de uitgifte van kavels bewaken dat er voldoende woningen in het middensegment worden gerealiseerd.

Het plan is geen blauwdruk dat precies zo uitgevoerd moet worden. Het Havenstraatterrein wordt gefaseerd ontwikkeld waarbij begonnen wordt met het eerste blok, direct achter het Haarlemmermeerstation. Door de gemeente zal de woningmarkt constant worden geanalyseerd. En waar nodig wordt bijgestuurd. Het plan biedt daarvoor voldoende flexibiliteit.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.5 Museumtramlijn

Aangegeven wordt dat de ruimte die binnen het plangebied wordt geboden voor de Museumtramlijn en plein positief is en een verrijking voor de buurt betekent.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.6 Woningtoewijzing

Gevraagd wordt of buurtbewoners voorrang kunnen krijgen bij de toewijzing van sociale huurwoningen en woningen in het middensegment. Het frustreert dat nieuwbouwwoningen, als ze eenmaal gerealiseerd zijn, worden betrokken door mensen uit andere stadsdelen.

Beantwoording

Het toewijzen van woningen is geregeld in het Convenant woonruimteverdeling Stadsregio Amsterdam 2013. Hierin is ondermeer geregeld dat ingeschreven woningzoekenden worden onderscheiden in doorstromers en starters. Doorstromers zijn huurders die ingeschreven staan in Woningnet en die daadwerkelijk een zelfstandige woonruimte leeg achter laten in één van de gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, dan wel in de gemeente Almere. Alle andere woningzoekenden zijn starters. Het College van Burgemeester en Wethouders en corporaties kunnen in overleg woonruimten aanwijzen die uitsluitend of met voorrang zullen worden toegewezen aan specifieke groepen woningzoekenden (bijvoorbeeld aan ouderen). Hier zal echter alleen in bijzondere omstandigheden toe worden besloten. Dergelijke constructie is ook mogelijk bij ontwikkeling door particulieren. Of dat voor de nieuwbouw Havenstraatterrein zal gebeuren kan op dit moment niet worden gezegd. Deze keuze moet worden gemaakt voor het aanbestedingsproces.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.7 Eigendomsituatie plangebied

Aangegeven wordt dat niet duidelijk is welke gronden binnen het plangebied in eigendom zijn van de gemeente.

Beantwoording

Het merendeel van het plangebied is eigendom van de gemeente. In het zuiden van het plangebied zijn twee particuliere grondeigenaren en een erfpachter.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.8 Ontwikkeling buiten Amsterdam

Gesteld wordt dat investeringen in het openbaar vervoer naar omliggende dorpen een waardevollere investering is en op den duur meer woonmogelijkheden zal opleveren.

Beantwoording

Amsterdam kiest in de Structuurvisie juist voor het zoveel mogelijk voorzien in de woningbehoefte van Amsterdammers. De tijd dat we voor Amsterdammers bouwden in omliggende gemeenten ligt ver weg. Er wordt nu ingezet op verdichting in de bestaande stad. Deze doelstelling is geformuleerd in de Structuurvisie 2040. Ook gaat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' uit van deze aanpak. Eerst moeten locaties in de stad (beter) worden benut; pas daarna is bouwen buiten bestaand stedelijk gebied aan de orde.

Conclusie

Geen aanpassingen.

3.12.9 Positieve reacties

Aangegeven wordt dat meerdere insprekers positief zijn over de volgende aspecten van het plan:

- *de ruimte die geboden wordt voor particulier opdrachtgeverschap;*
- *de nieuwe overheidsaanpak zonder dichtgetimmerd plan, maar met flexibiliteit en individualisering in samenspraak en overleg met de gebruiker;*
- *dat zaken die bepalend zijn voor het gebied onderdeel van het plan zijn geworden zoals het Haarlemmermeerstation, de villa, de tramremise en de kleinschalige bedrijvigheid;*
- *dat, mits passend in het huidige stedenbouwkundig beeld, de ontwikkeling van het plangebied toegevoegde waarde heeft.*

Beantwoording

Het Investeringsbesluit gaat uit van ontwikkeling van het gebied door grote en kleine ontwikkelende partijen, waaronder zelfbouwers en collectieven voor particulier opdrachtgeverschap. Het doel is een

woon-werkgebied te realiseren dat het huidige karakter met zijn kleinschalige bedrijvigheid en historie uitstraalt. Het DB is voornemens op de ingeslagen weg door te gaan.

Conclusie

Geen aanpassingen.

4 Inwinnen adviezen

Gedurende de inspraakperiode zijn adviezen ingewonnen bij diverse stedelijke commissies en toetsteams. In dit hoofdstuk vindt u een weergave van de adviezen en tot welke aanpassingen dit heeft geleid.

4.1 Commissie Welstand en Monumenten

Gedurende de inspraakperiode is de Commissie Welstand en Monumenten geconsulteerd. De commissie kon zich vinden in de wijze waarop de Criteria Beeldkwaliteit waren opgesteld. Op onderdelen had de commissie nog wel opmerkingen over de gebruikte formuleringen. De commissie vraagt om helder geformuleerde criteria die voor alle partijen duidelijk en goed toetsbaar zijn.

Beantwoording

De aandachtspunten van de Commissie Welstand en Monumenten hebben geleid tot het scherper en duidelijker formuleren van de criteria Materiaal en Kleur in hoofdstuk 5 van het Investeringsbesluit.

Conclusie

De Criteria Beeldkwaliteit (hoofdstuk 5) van het Investeringsbesluit zijn op deze punten aangepast.

4.2 Stadsdeel Verkeerscommissie (SVC)

De SVC, waar in het kader van een pilot tevens GVB, Stadsregio Amsterdam, Dienst Metro en DIVV aanwezig waren, is in haar vergadering van 1 oktober 2013 niet akkoord gegaan met de uitgangspunten in het concept Investeringsbesluit. De Verkeerscommissie heeft geadviseerd de volgende aspecten in de plannen aan te passen of in de nadere uitwerking mee te nemen:

- De SVC adviseert geen doodlopende straten in het plangebied, voorkom keerbewegingen.
- De SVC heeft een duidelijke voorkeur voor tweerichtingsverkeer in het plangebied.
- Museumtram niet laten rijden via het gewone tramnet (plusnet OV). Museumtramspoor dient binnen het project te worden opgelost.
- Let op ambulances en fietsverkeer.
- De SVC mist onderzoek naar grootte van de fietsstroom door het gebied.
- Hoofdstroom fietsers in principe leiden door de Verlengde Havenstraat.
- De SVC is tegen haaks parkeren op een hoofd fietsroute. Langs parkeren geniet de voorkeur.
- In het ontwerp van de Karperweg dient ook (gelet op de te verwachten routekeuze via deze straat) met een aanzienlijke fietsstroom rekening gehouden te worden.
- Profiel Karperweg is aandachtspunt (fietsers en tramrails). Gekeken moet worden naar een optie met enkelspoor voor de Museumtramlijn.

Daarnaast is er aandacht gevraagd voor wegprofielen en ontsluitingsprincipe, in afstemming op plannen Amstelveenseweg, en voor fietsontsluiting en fietsafwikkeling van en naar het Haarlemmermeercircuit.

Beantwoording

Ten aanzien van de ontsluiting van het plangebied vindt er al afstemming plaats met de projectorganisatie voor de herinrichting van de Amstelveenseweg over de problematiek van de verkeersontsluiting in dit gedeelte van het stadsdeel. Er wordt onder andere een aanvullend onderzoek verricht naar de verkeersafwikkeling op het Haarlemmermeercircuit. Weliswaar heeft de ontwikkeling van het Havenstraatterrein maar een geringe verkeersstroom tot gevolg, toch is het van belang dat er snel duidelijkheid komt over het oplossen van de verkeersproblematiek. De resultaten van het onderzoek worden in het ontwerpbestemmingsplan beschreven.

De overige aandachtspunten hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het Investeringsbesluit (hoofdstuk 5) en Bijlage 1 (Spelregelkaarten):

- Het haaks parkeren aan de noordzijde de Verlengde Havenstraat is vervangen door langs parkeren aan weerszijden van de straat. Aansluitend hierop is het aantal toegestane in/uitgangen voor de parkeervoorzieningen in de bouwblokken langs de Verlengde Havenstraat gereduceerd.

- Er komen geen doodlopende straten meer in het plangebied.
- De keerlus van de Museumtramlijn is aangepast. De mogelijkheden voor enkel spoor voor de Museumtramlijn in de Karperweg wordt onderzocht.

Conclusie

Het Investeringsbesluit (hoofdstuk 5) en Bijlage 1 (Spelregelkaarten) zijn op deze punten aangepast.

4.3 Stedelijk Toets en Advies Team (STAT)

Ter voorbereiding op de besluitvorming over het Investeringsbesluit is ook advies gevraagd aan het STAT. In het STAT zijn de volgende diensten en instanties vertegenwoordigd: dienst Ruimtelijke Ordening (dRO), dienst Wonen Zorg en Samenleven (dWZS), dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (dIVV), dienst Maatschappelijke Ontwikkelingen (dMO), Bureau Monumenten en Archeologie (BMA), Ontwikkelingsbedrijf (OGA), dienst Economische Zaken (EZ), Bestuursdienst (BD), Waternet en Brandweer.

DRO:

De hoogbouweffectrapportage is nog in behandeling, dit is een onderdeel van het bestemmingsplanproces. Buiten deze rapportage zijn er geen opmerkingen gemaakt bij het concept Investeringsbesluit.

DWZS:

DWZS vindt 30% sociale huur en 40% middensegment akkoord. Daarbij zouden ze graag een indeling naar specifieke doelgroepen zien. Ze gaan er verder vanuit dat het OGA/w-team zal adviseren over de verdeling 20% koop/markt en 50% huur.

DMO:

DMO vraagt aandacht voor de basisschool die in het programma is opgenomen. Op dit moment lijkt het een voldongen feit, terwijl de komst van een basisschool niet zeker is. Ook voor de termijn waarop een nieuwe school in het gebied zou kunnen komen is onzeker. Vanuit het project moet rekening worden gehouden met die onzekerheden.

DIVV:

DIVV wijst op de afhankelijkheden tussen de projecten Reconstructie Amstelveenseweg en Havenstraatterrein. Hierover vindt actief afstemming plaats tussen de beide projectorganisaties. Onderdeel hiervan is een aanvullend verkeersonderzoek dat in overleg wordt uitgevoerd. Ook vindt er afstemming plaats over de inpassing van de Museumtramlijn. Er is een alternatieve route rond het Haarlemmermeerstation en de villa verkend.

Daarnaast wijst DIVV op de verkeerssituatie in de Karperweg, waarbij speciale aandacht voor de situatie bij de Ambulance Amsterdam, in verband met hun uitrukkende ambulances en de mogelijke fietserstromen.

Als laatste onderwerp wordt de mogelijke fietsverbinding langs de Schinkel en de Kostverlorenvaart benoemd. Dit is een ontbrekende schakel in het Plusnet Fiets. DIVV heeft aangegeven dat de planvorming van het Havenstraatterrein een toekomstige ontwikkeling van deze ontbrekende schakel niet onmogelijk mag maken.

BMA:

BMA heeft buiten het archeologisch bureauonderzoek (verwerkt in het Investeringsbesluit) geen opmerkingen gemaakt.

OGA en BD:

Op dit moment vindt nog afstemming plaats tussen het stadsdeel en OGA. Er wordt gewerkt aan een gezamenlijke standpuntbepaling. Onderwerpen van aandacht hierbij zijn het percentage middensegment woningen, de Museumtramlijn, de brug en de steiger. Daarnaast wordt opgemerkt dat

het plan niet alleen tot een positief resultaat moet leiden, maar dat de kasstromen positief moeten zijn. Dit moet in de stukken worden aangepast. Dit advies wordt gedeeld door BD.

EZ:

EZ heeft opgemerkt dat zij in 2012 geadviseerd hebben op de plannen en dat het voorliggende plan daarmee in lijn is. Zij gaan daarom akkoord met het plan.

Waternet:

Waternet heeft geen opmerkingen gemaakt.

Brandweer:

De brandweer heeft in aanvulling op hun inspraakreactie (paragraaf 3.11 van deze nota) geen advies uitgebracht.

Conclusie

DMO heeft opmerkingen geplaatst over de inpassing van een basisschool. De mogelijke inpassing van een basisschool is naar aanleiding van het Integraal Huisvesting Plan opgenomen in het Investeringsbesluit. Dit wordt mogelijk gemaakt via een reservering. Of er uiteindelijk een school in het gebied wordt gerealiseerd blijkt ten tijde van de aanbesteding van de betreffende bouwblokken (2 en 4), waarin een reservering voor de school is opgenomen. Uiteraard is het stadsdeel bereid op dat moment met DMO af te stemmen bij de nadere uitwerking van dit onderdeel.

Naar aanleiding van het advies van DIVV is de ligging van de keervoorziening voor de Museumtramlijn gewijzigd. Dit heeft geleid tot wijzigingen in het Investeringsbesluit (H5 ruimtelijk kader) en de bijlagen (1 Spelregelkaarten en 4 Verbeeldingen).

In het Investeringsbesluit is bij de spelregels voor de openbare ruimte, bij inrichtingsprincipes Karperweg, reeds opgenomen dat de ambulances van Ambulance Amsterdam ongehinderd moeten kunnen uitrukken, en dat dit een speciaal aandachtspunt is bij het openbare ruimte ontwerp voor de Karperweg.

Om de onbrekende schakel in het Plusnet Fiets langs de Schinkel en de Kostverlorenvaart, ter hoogte van de GVB-remise, op te kunnen lossen is een aansluiting op de fietsroute over de Schinkeleilanden noodzakelijk. Deze aansluiting zal buiten het plangebied van het project Havenstraatterrein worden ingepast. Het plan voor het Havenstraatterrein speelt hierin dan ook geen rol.

In het nadere overleg tussen het stadsdeel en OGA is gesproken over de Museumtramlijn, middensegmentwoningen, het parkeren en de afzetbaarheid van blok 1. Uitgangspunt ten aanzien van de Museumtramlijn is dat deze onderdeel blijft van de gebiedsontwikkeling. Voor wat betreft de middensegmentwoningen wordt in dit project niet afgeweken van het stedelijke grondprijnsbeleid. Bij de selectie van de ontwikkelaars blijkt tot welke woninggrootte dit maximaal kan leiden. Ten aanzien van parkeren wordt vastgehouden aan de parkeernormen uit het Investeringsbesluit. In nadere afstemming met team GO van het OGA zal na het DB-besluit een markconsultatie worden gestart voor bouwblok 1.

Naar aanleiding van de opmerkingen van OGA en BD zijn de passages over het positieve saldo/positieve kasstromen in de tekst van de financiële paragraaf (KABINET) gewijzigd.

4.4 Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)

Bij industriegeluid wordt gestreefd naar een aanvaardbaar geluidsniveau, in overeenstemming met het stedelijke karakter van het gebied. De normen voor industriegeluid uit de Wet geluidhinder mogen ook worden toegepast bij woningen nabij niet-gezoneerde bedrijventerreinen. Uit jurisprudentie blijkt dat, in een verstedelijkte omgeving, een maximale geluidsbelasting van 55 dB(A) bij een woningbouwproject als redelijk en aanvaardbaar wordt aangemerkt.

Omdat het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid is van plan om dat geluidniveau dan ook vast te stellen, is in het kader van de planvoorbereiding advies gevraagd aan het TAVGA. Het TAVGA heeft geadviseerd om nader te onderbouwen waarom hier sprake is van een gemengd stedelijk gebied.

Conclusie

De nadere onderbouwing met betrekking tot het gemengd stedelijk gebied wordt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende akoestisch onderzoek opgenomen.

4.5 Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Een klein deel van het park in het zuiden van het plangebied (strookje van het Park Schinkeleilanden) maakt deel uit van de stedelijke hoofdgroenstructuur. Deze strook krijgt in het bestemmingsplan de bestemming Groen met een dubbelbestemming Waarde - Hoofdgroenstructuur. In het kader van de planvoorbereiding is daarom advies gevraagd aan de TAC. De TAC is van mening dat het plan zorgvuldig met de hoofdgroenstructuur omgaat. De TAC hecht vooral aan een zorgvuldige overgang van stad naar groen, en dat het bestemmingsplan in die zone geen zaken opneemt die zich slecht verdragen met de hoofdgroenstructuur. De TAC stemt in met de genoemde dubbelbestemming voor deze strook, omdat deze extra bescherming verleent.

Conclusie

Geen aanpassingen.