

Artikel 8

Algemene gebruiksbepalingen.

1. Het is verboden de in het bestemmingsplan begrepen gronden en de zich daarop bevindende bebouwing te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de bestemming of de daarbij behorende voorschriften.
2. Onder verboden gebruik als bedoeld in lid 1 wordt in elk geval begrepen het gebruik van gronden en bebouwing ten dienste van inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit (Staatsblad 1993, nr. 50).
3. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1, mits het verlenen van vrijstelling niet zal leiden tot een ingrijpende en/of onomkeerbare wijziging van en inbreuk op de bestemming.
4. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1 wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 9

Algemene vrijstellingen.

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan, in dier voege, dat:

- a in het plangebied worden gebouwd: gebouwen ten behoeve van openbaar nut (maximumbouwhoogte 5 meter, maximumvloeroppervlak 15 m²) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, hekwerken om sportvelden, steigers, meerpalen, duikers en andere waterbouwkundige constructies, masten (maximumbouwhoogte 25 m), alsmede borden ingevolge het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en afmeervoorzieningen;
- b geringe afwijkingen worden toegestaan welke in het belang zijn van een ruimtelijk en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter;
- c de in de voorschriften toegestane maximumbouwhoogten met ten hoogste 3 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties en dakopbouwen, en met ten hoogste 5 meter ten behoeve van schoorstenen en ventilatie-inrichtingen;
- d de op de kaart aangegeven bestemmings- en/of bouwgrenzen met ten hoogste 2 meter worden overschreden ten behoeve van bordessen, buitentrappen, galerijen, luifels, erkers, balkons, lift- en trappenhuizen en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen;
- e de in de voorschriften toegestane maximumbouwhoogten incidenteel met ten hoogste 1 meter worden overschreden, zulks met uitzondering van bebouwing die op de plankaart als beschermd monument, historische muur dan wel bebouwing met bijzondere architectonische kwaliteit is aangeduid.

Artikel 10

Strafbepaling.

Overtreding van het bepaalde in artikel 7, lid 4, en artikel 8, lid 1, van deze voorschriften wordt aangemerkt als een strafbaar feit waarop artikel 6 van de Wet op de economische delicten van toepassing is.

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,

E. Gerritsen

M.J. Cohen

secretaris

burgemeester

Toelichting op bestemmingsplan Marine Etablissement.

1. Inleiding.

1.1. Plangebied.

Het plangebied van het bestemmingsplan Marine Etablissement wordt begrensd door het Oosterdok, de Dijkgracht en de Kattenburgerstraat. Op dit terrein is al bijna 350 jaar de Marine gevestigd. Het Etablissement ligt achter het huidige Scheepvaartmuseum, dat overigens buiten het plangebied valt. Dit

gebouw is in 1655 gebouwd als zeemagazijn voor de Marine. Vanaf het land gezien (de Kattenburgerstraat, met de massieve historische muur) vormt het terrein een gesloten geheel, terwijl vanaf het water gezien sprake is van een open en groen gebied.

Het plangebied ligt in het stadsdeel Amsterdam-Centrum, maar is aangewezen als grootstedelijk project.

1.2. Planologische context.

Voor het plangebied van het bestemmingsplan Marine Etablissement vigeert thans geen bestemmingsplan. Om het gebied te beschermen tegen ongewenste ontwikkelingen is het terrein meegenomen in het op 18 september 2002 vastgestelde voorbereidingsbesluit "historisch stadsfront IJ-oever e.o." (inwerkingtreding 26 oktober 2002), dat een werkingsduur heeft van twee jaar.

Het plangebied valt buiten het gedeelte van de binnenstad dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

1.3. Bestemmingsplan.

Voor het plangebied was oorspronkelijk een stedenbouwkundige visie opgesteld door bureau Wansleben Architecten uit Keulen, in opdracht van de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen (onderdeel van Defensie), waarin ruimte werd geboden voor nieuwe ontwikkelingen. Voor deze stedenbouwkundige visie bleek bij de gemeenteraad geen politiek-bestuurlijk draagvlak te bestaan. Op de langere termijn dient de mogelijkheid te worden opgehouden dat het terrein, met zijn centrale ligging in de stad, tot stedelijke verdichtingslocatie wordt ontwikkeld. Voor het onderhavige bestemmingsplan is daarom als uitgangspunt genomen dat het Marine Etablissement, binnen de planperiode van 10 jaar, goed moet kunnen functioneren. Dit heeft geleid tot een conserverend bestemmingsplan, waarin in beperkte mate ruimte voor uitbreiding wordt gegeven.

2. Beleid.

2.1. Rijksbeleid.

Het terrein van het Marine Etablissement is in eigendom bij het Rijk. De gemeente heeft in het kader van de woningbouwopgave de mogelijkheid onderzocht om de marineactiviteiten te verplaatsen naar elders. Het Rijk wenst het marineterrein in Amsterdam evenwel te handhaven. Bovendien kan het terrein ook in tijden van crisis een belangrijke functie vervullen. Het bestemmingsplan gaat daarom uit van handhaving van de huidige functie van het terrein.

2.2. Provinciaal beleid (streekplan).

Op 17 februari 2003 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het Streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. Voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Amsterdam is in dit streekplan alleen het provinciale beleid ten aanzien van Amsterdam in relatie tot de regio vastgelegd.

2.3. Gemeentelijk beleid (structuurplan).

In het op 16 april 2003 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is het plangebied van het bestemmingsplan Marine Etablissement op gronden die als "stedelijk wonen en werken" zijn getypeerd.

2.4. Luchthavenindelingsbesluit.

In februari zijn de wijziging van de Wet luchtvaart en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in werking getreden. In het LIB zijn maximale hoogten gegeven voor gebouwen in verband met de luchtvaart van en naar Schiphol. Voor het hele plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 150 meter; deze wordt noch voor bestaande noch voor projecteerde bebouwing overschreden.

3. Geschiedenis.

3.1. Ontstaansgeschiedenis.

In de Middeleeuwen liggen buiten de oostelijke stadswal, de huidige Oude Schans en Waalseilandsgracht, de werven en haventerreinen van de stad. Daar ligt 'de Waal', een beschutte ankerplaats voor schepen. Deze beschutte ankerplaats schuift door aanplantingen en stadsuitbreiding de stad uit.

Nog voor de grote stadsuitbreiding met de beroemde grachten start de verovering op het IJ. Nieuwe havengebieden worden aangelegd in de oeverlanden van het IJ. Vaarten worden uitgegraven en eilanden

aangeplempt. Zo ontstaan achtereenvolgens Uilenburg, Marken, Rapenburg, Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg. Kattenburg verandert van een fortificatie van de middeleeuwse stad in een werfeiland. De laatste drie eilanden zijn vanaf de 17^e eeuw tot ca. 1910 het centrum van de Amsterdamse scheepsbouw. Scheepsbouw en Marine zijn lang een twee-eenheid.

3.2. Ontwikkelingen vanaf de Middeleeuwen.

Voor de strijd op het water in de Middeleeuwen vordert de heersende vorst tijdelijk de handelsschepen en bemanning. Aan het eind van de 15^e eeuw ontstaat een permanente marineorganisatie. De Admiraliteit is het hoogste gerechtshof en in vredetijd is de Admiraal een soort inspecteur van het zeewezen. Hij bepaalt hoeveel artillerie een koopvaardischip in vredetijd mee moest nemen om zich te beschermen. Deze defensieve bewapening is tot ver in de 19^e eeuw normaal. Mobilisatie betekent het plaatsen van enige aanvullende bemanning en bewapening aan boord van een handelsschip. Onder Filips II verschijnen de eerste specifieke oorlogsschepen.

Het grootste en opvallende gebouw van het Amsterdamse Marine Etablissement, het Zeemagazijn (het huidige Scheepvaartmuseum), is uitgevoerd naar een ontwerp uit 1655 van stadsbouwmeester Daniël Stalpaert. In 1791 gaat het Groot Magazijn in vlammen op. Het wordt iets eenvoudiger herbouwd. Vanaf 1972 vormt het de behuizing van het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum.

In 1655 ontstaat door het afbreken van de bolwerken ruimte voor werven op Kattenburg. De Admiraliteit ruilt haar erven en pakhuizen op Uilenburg en Rapenburg in voor dit terrein. In 1657 komen de haveneilanden binnen de nieuwe stadswal te liggen. Kattenburg wordt een grote havenwerf voor scheepsbouw, s'lands Dok en later Rijksmarinedok geheten. Van de werfgebouwen uit de stichtingstijd zijn aan de Grote Kattenburgerstraat de poort, ook ontwerp van Stalpaert, en de voorwerfgebouwen aan weerszijden over. Deze 17^e eeuwse gebouwen zijn Rijksmonument.

In het IJ wordt een gebied afgepaald. Deze afpaling in combinatie met wachtershuisjes en gecontroleerde toegang geeft extra bescherming. Dit gebied wordt in 1780 omdijkt. De situatie is vergelijkbaar met 'de Waal' in de Middeleeuwen. Een echt dok met een sluis als afsluiting van het bassin is het nooit geworden.

De schaalvergroting van de Amsterdams haven komt met de aanleg van de Ooster- en Westerdoksdijk. Er ontstaan twee grote waterbassins aansluitend aan de stad, het Wester- en Oosterdok. Het Etablissement is onderdeel van het Oosterdok. De Oosterdokssluis beperkt de breedte van de te bouwen schepen op de werf. De Marinedijk is nu nog enkel een grensbepaling. De dijk wordt aangeplempt en biedt ruimte voor gebouwen. Door de aanleg van de hoge stationsdijk verdwijnt de zichtbare verbinding met het IJ. De Rijksmarinewerf was lang de grootste scheepswerf van Nederland. Na een lange periode van neergang is er aan het eind van de 19^e eeuw een opleving met de bouw van ijzeren schepen. Op het dijklichaam rond het Marinedok komen kantoren en werkplaatsen. Meest opvallende gebouw is 'het Paleis', luxueuze dienstwoningen voor de Marinetop. De Rijksmarinewerf wordt na de eerste wereldoorlog buiten gebruik gesteld.

3.3. Herstructurering als gevolg van bouw IJ-tunnel.

Amsterdam blijft de centrale stapelplaats voor kleding en voeding, de thuisbasis voor een aantal marine-instellingen en het wordt steeds meer het opleidingscentrum van de Marine.

Het terrein verandert volledig in vorm en aanzien door de bouw van IJ-tunnel rond 1960. De zuidwesthoek van het marineterrein valt ervan af en het afgesloten Marinedok komt open in het Oosterdok te liggen. Karakteristieke gebouwen zoals het 'Paleis' worden afgebroken.

Een nieuw terrein ontstaat door aanplemping van een deel van het Marinedok. De situatie draait ruimtelijk compleet om. Van een gesloten Marinedok met omringende randbebouwing wordt het een eiland met losse bebouwing. Het etablissement krijgt achter de muur van de Kattenburgerstraat nieuwe bebouwing en infrastructuur.

Vanaf 1963 wordt de woonwijk Kattenburg geherstructureerd. Van de historische situatie staan enkel wat gevels aan het Kattenburgerplein nog overeind. Het eiland is aan de oostkant vergroot en biedt plaats aan een grootschalig complex met galerijwoningen.

De Kattenburgerstraat verandert van een smalle straat in een verkeersweg met groene randen.

4. Huidige situatie.

Het terrein heeft twee gezichten, vanaf het water groen en open en vanaf het land steenachtig en gesloten. Het Etablissement ligt ca. 1,5 m. lager dan de Kattenburgerstraat.

Van de 17^e eeuwse situatie resteren het huidige Scheepvaartmuseum, de voorwerfgebouwen en de poort. Ander bijzonder element is de lange muur. Deze muur is de scheidslijn op het eiland Kattenburg tussen het Etablissement en de "rest van de wereld". Vroeger was het een reeks van voorwerfgebouwen langs een smalle straat tot aan de Dijksgracht. De huidige situatie geeft een reeks voorwerfgebouwen te zien en een lange begroeide muur langs een weg in een ruim groen profiel. Achter deze muur ligt de enclave van het

Marine Etablissement. Het is vanwege zijn defensiefunctie niet openbaar toegankelijk. Het is hierdoor vanaf land een verborgen eiland. Vanaf het water is er zicht op het Marine-complex. Het zestiger jarencomplex bezit een open groene inrichting met wegen en losse gebouwen. De 'productiefunctionalistische' architectuur van de 60er jaren is geheel anders dan de 19^e eeuwse militaire 'classicistische' architectuur. Van deze classicistische architectuur rest nu het monument achter de voorwerfgebouwen en het lesgebouw op de westkop van het terrein. Dit gebouw op de kop uit 1919 is gerealiseerd op de omdijking van het vroegere Marinedok. Dit gebouw wordt op de Beleidsnota Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht (bij besluit van 19 april 2000, nummer 262, door de gemeenteraad vastgesteld) gewaardeerd als orde 2.

Het onbereikbare groene gebied is bijzonder in de volle stenen stad. Het Etablissement bestaat uit een rand- en een middengebied. De kern van het middengebied is een verhard stenen exercitieplein met eromheen centrale functies zoals bedrijfsrestaurant, conferentiecentrum en de dienst werving en selectie. Ten noorden en zuiden ervan zijn grote grasvelden. Het noordelijke driehoekige grasveld is de landplaats voor helikopters en het ander is sportveld. Het randgebied valt uiteen in land- en waterrand. Aan de waterrand is het open en heeft het eiland een gemetselde kaderand. Op de verharde kades staat achter de iepenrij een reeks zestiger jarengebouwen en parkeerplaatsen.

De landrand bestaat uit de muurzone. Hierin zijn 2 delen te onderscheiden. Het 17^e eeuwse voorwerfdeel met erachter een groen gebied en de zone vanaf de huidige hoofdtoegang tot aan de Dijksgracht. Boven de mooiste muur van Amsterdam is een reeks aan bomen en gebouwen zichtbaar. Een exoot is het recent voltooide metalen zilverkleurige opslagcomplex voor het Scheepvaartmuseum.

5. Relatie met Zuidelijke IJ-oever.

De zuidelijke IJ-oever, bestaande uit zes eilanden, transformeren vanaf 1990 van een verouderd havengebied aan de rand van de stad in een nieuw intensief stedelijk gebied met zowel woon-, werk- als cultuurfuncties. Aan de nabij het Marine-etablisement gelegen Oostelijke Handelskade worden onder meer oude pakhuizen verbouwd tot woningen, kantoren, ateliers en voorzieningen. Aan het Oosterdokseiland komen, langs het Oosterdok, onder andere de Centrale Openbare Bibliotheek, het Conservatorium van Amsterdam, het Europees-Aziatisch handelscentrum, kantoren, winkels en andere publieke voorzieningen. Aan het Oosterdok liggen het science center NEMO, het Scheepvaartmuseum en het Architectuurinstituut Arcam.

De nieuwe ontwikkelingen in de omgeving zorgen ervoor dat het Marine Etablissement meer in de stad komt te liggen.

6. Planbeschrijving.

6.1. Bebouwingsvoorschriften.

Het bestemmingsplan Marine Etablissement is een conserverend bestemmingsplan, waar in beperkte mate ruimte voor uitbreiding van bestaande bebouwing wordt gegeven.

Uitzondering op dit principe vormt de reeds voorziene nieuwbouw voor de Koninklijke Marechaussee. Reeds in de 17^e eeuw was in de muurzone aan de Kattenburgerstraat een lange reeks voorwerfgebouwen. Op de kop aan de Dijksgracht is nu ruimte voor een stevig gebouw. Het vormt het contrapunt van het Scheepvaartmuseum en geeft de muur aan deze zijde een ankerpunt.

Verbouwing en inbreiding van de bestaande gebouwen is mogelijk. Sloop en nieuwbouw binnen de huidige contour in beginsel eveneens. Verder is vergroting van de bebouwing mogelijk tot in totaal maximaal 5% van het desbetreffende op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak. Dit laatste geldt niet voor bebouwing die op de plankaart is aangeduid als beschermd monument, historische muur dan wel bebouwing met bijzondere architectonische kwaliteit. Voor de historische muur, die als eenheid voor het stadsbeeld een bijzondere waarde vertegenwoordigt, geldt bovendien een verbod om te slopen zonder hiertoe strekkende aanlegvergunning van burgemeester en wethouders. Doel van deze regeling is om te voorkomen dat deze muur – waarvan alleen een gedeelte monumentenstatus heeft – geheel of gedeeltelijk wordt gesloopt zonder dat dit strekt tot uitvoering van een bouwplan voor vervangende bebouwing.

6.2. Parkeren.

Het Marine Etablissement is een B-locatie. Hiervoor geldt de norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. In het gebied is het totale b.v.o.-oppervlak exclusief de opslag van het scheepvaartmuseum nu circa 63.000 m². Dit komt volgens de norm op 504 parkeerplaatsen. In het huidige situatie wordt in het gebied langs de wegen en op parkeerterreinen in het etablissement geparkeerd. Het aantal huidige parkeerplaatsen is minder dan 500. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied is binnen het plangebied alleen mogelijk binnen de bestemming Verkeersareaal (Va), door een efficiëntere indeling.

Andere extra parkeerplaatsen zijn enkel in pandig te realiseren.

7. Technische aspecten en milieu.

7.1. Waterhuishouding.

Het plangebied valt onder het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Werken in en aan de watergang vallen onder de werking van de keur van AGV.

In het plangebied is geen sprake van nieuwbouw waarbij het verharde oppervlak met meer dan 1000 m² toeneemt. De eis van compensatie in de vorm van het creëren van oppervlaktewater is hier dus niet aan de orde.

Volgens de Dienst Waterbeheer en Riolering dient bij eventuele ondergrondse bouw een dichte bak gebouwd te worden (dus geen polderprincipe) en moet onderzocht worden of door deze ondergrondse constructie geen (grond)wateroverlast ontstaat voor de omgeving, met inachtneming van de grondwaternorm opgesteld door de gemeente Amsterdam.

7.2. Riolering; kabels en leidingen.

Voor wat betreft de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen, riolering) is van belang dat het terrein bij Defensie in eigen beheer is. De gemeente heeft hiermee geen bemoeienis. Op het terrein ligt een terreinriool (een door de eigenaar beheerd riool) dat is aangesloten op de gemeentelijke riolering.

7.3. Externe veiligheid.

Het plangebied ligt binnen de gemaximaliseerde risicozone van de spoorwegverbinding van het Centraal Station richting Muiderpoortstation, in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Langs het betreffende tracé ligt echter geen bepalende plaatsgebonden risico-contour. De oriënterende waarde voor groepsrisico wordt niet overschreden. Voor deze conclusies over plaatsgebonden risico en groepsrisico is de "Handleiding externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen" geraadpleegd. Uit de tabellen behorende bij de "vuistregels" van deze handleiding blijkt dat bij de huidige en toekomstige dichtheden binnen het plangebied en de huidige en toekomstige vervoersstromen gevaarlijke stoffen in combinatie met de ter plaatse lage vervoerssnelheid (< 40 km/h), er geen sprake is van een 10⁻⁶ contour buiten het baanvak en dat de oriënterende waarde niet wordt overschreden. Voor de huidige vervoersstromen is uitgegaan van de recentste opgave van ProRail, het jaar 2001, voor de toekomstige stromen is uitgegaan van de "Beleidsvrije marktprognose" van de minister van Verkeer en Waterstaat, bekendgemaakt op 26 april 2004.

Op het marineterrein bevindt zich een munitieopslagplaats waar omheen een veiligheidszone van 24 meter moet worden aangehouden. Voor het bestemmingsplan levert dit geen probleem op: de veiligheidszone rond de munitieopslagplaats ligt geheel binnen het plangebied. Aan deze zone ligt een berekening ten grondslag van het Centrum voor Externe Veiligheid (RIVM), gedateerd 3 maart 2004.

7.4. Geluidhinder.

Het bestemmingsplan Marine Etablissement is grotendeels conserverend van aard. De nieuwbouw voor de Koninklijke Marechaussee betreft geen geluidsgevoelige bebouwing. De Wet geluidhinder is in het kader van dit bestemmingsplan dus niet van invloed.

7.5. Luchtkwaliteit.

Er zijn geen significante bronnen van luchtverontreiniging in de omgeving.
Er zijn ook geen, in dit opzicht, gevoelige bestemmingen in het plangebied.

8. Financiële haalbaarheid.

Met uitzondering van de nieuwbouw voor de Marechaussee heeft het bestemmingsplan een conserverend karakter. Het genoemde nieuwbouwplan wordt gefinancierd door Defensie. Voor de gemeente zijn financieel gezien geen consequenties aan dit bestemmingsplan verbonden.

9. Overleg en inspraak.

9.1. Artikel ex artikel 10 Bro.

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het concept bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

2. Kamer van Koophandel Amsterdam
3. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West
4. Rijksdienst voor de Monumentenzorg
5. Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart
6. Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam
7. Vrom-Inspectie, Regio Noord-West
8. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Amsterdam-Centrum
9. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland
10. Dienst Waterbeheer en Riolerings, gemeente Amsterdam
11. Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie West, Ministerie van Defensie
12. Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam
13. Regionaal Orgaan Amsterdam
14. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
15. Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
16. Dienst Milieu en Bouwtoezicht, gemeente Amsterdam
17. Rijksgebouwendienst, Directie Noord-West

Ingekomen reacties

De geadresseerden genoemd onder 1 tot en met 5 geven in hun reactie aan het concept bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het plaatsen van op- of aanmerkingen.

De opmerkingen van de geadresseerden onder 6 tot en met 11 zullen hierna, vergezeld van een reactie, worden behandeld.

Van de overige geadresseerden is geen bericht binnengekomen.

Ad. 6. Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam

Het Bureau Monumenten & Archeologie vraagt of het niet mogelijk zou zijn om in het bestemmingsplan expliciet rekening te houden met een eventuele uitbreiding van het Scheepvaartmuseum.

Reactie.

De gemeenteraad heeft expliciet aangegeven dat voor de langere termijn de mogelijkheid opengehouden dient te worden om het terrein te ontwikkelen tot stedelijke verdichtingslocatie; daartoe is een conserverend plan opgesteld, waar uitbreidingsmogelijkheden voor het museum niet passen.

Ad. 7. VROM-Inspectie, Regio Noord-West

Adressant wil in paragraaf 7.3 van de toelichting (externe veiligheid) een nadere toelichting aangaande de conclusies over het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Daarnaast verzoekt de VROM-inspectie om een nadere onderbouwing van de conclusie dat de munitieopslagplaats geen problemen oplevert.

Reactie.

De toelichting is aangepast.

Ad. 8. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Amsterdam-Centrum

Geconstateerd wordt dat een aantal hoogtescheidinglijnen ontbreken en niet voor elk vlak is de bestemmingsaanduiding opgenomen. Daarnaast zijn een aantal verwijzingen onjuist. Een aantal aanduidingen is niet duidelijk aangegeven op de kaart en er is verschil tussen de omschrijving in legenda en voorschriften.

reactie

De opmerkingen zijn verwerkt in plan en toelichting.

Ad. 9. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

Adressant adviseert om, conform artikel 16 Bro, benamingen van de belangrijkste wegen op de kaart aan te geven.

Adressant stelt een aanpassing in de terminologie van paragraaf 7.1. voor. Het advies van de waterbeheerder dient bij het plan gevoegd te worden en dit zal in het plan verwerkt moeten worden. Tevens wordt aangegeven waaraan een waterparagraaf moet voldoen.

reactie

De titel van de paragraaf is aangepast.

Zoals in paragraaf 7.1. van de toelichting al gesteld voorziet het plan niet in een uitbreiding van het verhard oppervlakte met meer dan 1000 m². Compensatie in de zin van de watertoets is dan ook niet aan de orde. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt.

Ad. 10. Dienst Waterbeheer en Riolering, gemeente Amsterdam

De dienst geeft aan geen nadere opmerkingen te hebben; de opmerkingen uit een eerdere reactie zijn in het plan verwerkt.

Ad. 11. Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie West, Ministerie van Defensie

Het ministerie kan instemmen met het positief bestemmen van de nieuwbouw ten behoeve van de Koninklijke Marechaussee.

Aangegeven wordt dat van uitplaatsing van het Etablissement geen sprake is; de Staatssecretaris van Defensie heeft aangegeven om allerlei redenen op deze plaats in Amsterdam te willen blijven. De kans dat de gemeente het gebied kan ontwikkelen als woningbouwlocatie is daarmee dan ook nihil. Verzocht wordt dan ook om het gebied te bestemmen overeenkomstig de stedenbouwkundige visie die op 24 april 2002 is aangeboden, zodat recht gedaan wordt aan het dynamische karakter van de bedrijfsvoering.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de beschrijving van het groen in hoofdstuk 4 van de toelichting niet conform de feitelijke, functionele situatie is.

reactie

De gemeenteraad wil het voornemen om in de toekomst het gebied als woningbouwlocatie te ontwikkelen niet geheel onmogelijk maken; daartoe is het plan conserverend van aard, waarbij wel enige ontwikkelingsruimte wordt gegeven, zodat de bedrijfsvoering vooralsnog gecontinueerd kan worden.

De terminologie in de toelichting is bijgesteld.

9.2. *Inspraak.*

Resultaten van het overleg ex artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Inspraak)

A. Verslag van de inspraakavond van 23 augustus 2004

"Opening/mededelingen

Mevrouw van de Ven van het Project Management Bureau, projectmanager Zuidelijke IJ-oever voor het gebied Oosterdok zit de bijeenkomst voor. Zij heet de aanwezigen van harte welkom en verzoekt een ieder de presentielijst in te vullen, zodat het verslag van deze inspraakavond kan worden toegezonden. De heer Arents, jurist bij de Dienst Ruimtelijke Ordening zet de te volgen procedure m.b.t. het bestemmingsplan Marine Etablissement uiteen.

De heer Brouwer, stedenbouwkundige bij de Dienst Ruimtelijke Ordening zal de inhoudelijke kant van het bestemmingsplan nader toelichten.

Vervolgens wordt gelegenheid gegeven tot het stellen van vragen en het beantwoorden daarvan. De opmerkingen zullen worden genotuleerd en meegenomen in de verdere bestemmingsplanprocedure.

Toelichting bestemmingsplanprocedure Marine Etablissement

De heer Arents merkt op, dat het verslag van deze inspraakbijeenkomst wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan Marine Etablissement en wordt meegenomen in de verdere procedure van het bestemmingsplan. De bedoeling van de inspraak is niet alleen bezwaar te maken tegen het plan, maar ook vragen te stellen en mee te denken bij het maken van het bestemmingsplan.

Na de inspraak wordt het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd gedurende een periode van vier weken. Het is mogelijk tijdens deze tervisielegging een zienswijze aan de gemeente kenbaar te maken. Deze zienswijzen worden dan verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Daarna stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt gepubliceerd en ter visie gelegd. Tevens wordt het bestemmingsplan ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten voorgelegd. Het besluit omtrent goedkeuring van Gedeputeerde Staten wordt tezamen met het bestemmingsplan gepubliceerd en ter inzage gelegd. Het is vervolgens mogelijk beroep in te stellen en een verzoek om een voorlopige voorziening in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stedenbouwkundige toelichting op het bestemmingsplan (de heer Brouwer)

De heer Brouwer licht aan de hand van sheets de inhoudelijke kant van het bestemmingsplan toe en vertelt iets over de geschiedenis en de toekomst van het gebied:

Het eiland Kattenburg en het Marine Etablissement zijn ontwikkeld in de 17^e eeuw. Het Marine Etablissement bestond op land uit werven aan de westzijde van het Kattenburgereiland en in het water uit een afgepaald deel. De palenrijen werden eind 18^e eeuw vervangen door een dijk. Het Marine Etablissement blijft tot in de 19^e eeuw vooral een botenwerf. In het begin van de 19^e eeuw werd er zowel aan de west- als oostzijde van de stad een dijk rond de haven gelegd en ontstond het Wester- en Oosterdok. Eind 19^e eeuw kwam op de Oosterdoksdiijk een verhoogd talud voor het spoor en startte de ontwikkeling van het buitendijkse Oostelijk Havengebied. Het afgepaalde deel in het water van het Etablissement werd vervangen door een veendijk. Op deze veendijk kwam bebouwing zoals 'het Paleis'; een woonverblijf voor officieren. Door deze bebouwing ontstond een privaat waterplein van de marine.

In de 60er jaren van de 20^e eeuw verandert het beeld van het Marine Etablissement en het eiland Kattenburg. Het eiland Kattenburg kreeg een compleet nieuwe bebouwing met galerijflats en het Marine Etablissement werd doorsneden door de IJ-tunnel. De IJ-tunnel sneed door de veendijk en het water van het Etablissement. Een deel verdween, waaronder 'het Paleis', en het oppervlak werd kleiner. Het waterdeel van het resterende deel werd gedempt en voorzien van een plan met kleurloze 60er jarenbebouwing Etablissement.

De gemeente wil het Marine Etablissement openhouden als mogelijkheid voor verdichting van de stad. Voor het plangebied van het bestemmingsplan Marine Etablissement vigeert thans geen bestemmingsplan. Het voorgestelde bestemmingsplan biedt een beperkte mogelijkheid tot bouwen. Vergroting van de bebouwing is mogelijk tot in totaal maximaal 5% van het desbetreffende op de plankaart aangegeven bestemmingsplanvlak.

De prachtige historische muur vanaf de stad gezien blijft staan. Deze muur is de scheidslijn op het eiland Kattenburg tussen het Etablissement en de "rest van de wereld". Achter deze muur ligt de enclave van het Marine Etablissement. De huidige bebouwing wordt vastgelegd in een conserverend bestemmingsplan Marine Etablissement. Uitzondering op dit principe vormt de reeds voorziene nieuwbouw voor de Koninklijke Marechaussee. Het monumentale 17^e eeuwse complex, het Scheepvaartmuseum, valt buiten het plangebied.

Over de groengebieden moet opgemerkt worden, dat hier niet mag worden gereden en geparkeerd. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied is binnen het plangebied alleen mogelijk binnen de bestemming Verkeersareaal (Va) door een efficiëntere indeling. Andere extra parkeerplaatsen zijn enkel inpandig te realiseren.

Het terrein heeft twee gezichten, vanaf het water groen en open en vanaf het land steenachtig en gesloten.

Gelegenheid tot het stellen van vragen en beantwoording daarvan:

De heer van Kempen dacht dat de politiek het in het verleden niet eens was met de vestiging van de Marine op deze locatie en vraagt waarom de Marine hier toch gevestigd blijft.

De heer Arents antwoordt dat in het bestemmingsplan niets definitief is geregeld. Bovendien moet een bestemmingsplan na 10 jaar worden herzien. Voor dit plangebied gaat het erom dat de huidige situatie wordt vastgelegd. Uitzondering daarop is de nieuwe bebouwing t.b.v. Marechaussee.

Mevrouw v.d. Ven merkt, in aansluiting hierop, op dat de gemeenteraad in het structuurplan van Amsterdam, waarin de komende 30 jaar het beleid van Amsterdam is vastgelegd, uitdrukkelijk de wens heeft uitgesproken voor een ander gebruik van het terrein, namelijk wonen en werken. Het terrein is eigendom van het Rijk en wordt gebruikt door het ministerie van Defensie. Het Rijk heeft aangegeven geen ander gebruik voor het terrein te overwegen. Daarin past dit bestemmingsplan.

De heer Visser is bewoner maar spreekt niet namens de bewonerscommissie. Hij wil graag betrokken worden bij de verdere ontwikkelingen van het plangebied en de verdere procedure van het bestemmingsplan.

Hij betreurt het, dat er door het nieuwe gebouw van de Marechaussee veel bomen op de weg langs de muur moeten verdwijnen en het uitzicht wordt weggenomen door een gebouw van een dergelijke omvang hier te bouwen.

Hij pleit er voor om de nieuwe bebouwing elders op het terrein te situeren om zo het groene karakter te behouden in dit gebied. De heer Visser wil benadrukken dat het hier gaat om een woonwijk en een grote kantoorstoren van 20 meter is niet wat bewoners willen. De heer Visser heeft zijn bezwaar voorheen ook kenbaar gemaakt in de projectgroep.

Het zou in dit geval gaan, zo staat het in het bestemmingsplan vermeld, om legitimatie van een 17^e eeuwse gebouw. Er zou dus in de 17^e eeuw ook een soortgelijk gebouw hebben bestaan.

De heer Brouwer antwoordt dat met de term legitimatie niet is bedoeld, dat er ooit een groot 17^e eeuwse gebouw stond. Uitgangspunt in de planontwikkeling is geweest, dat er aan het begin van de straat een groot gebouw staat en aan het eind van de straat een groot gebouw en dat het ruimtelijk gezien mooi moet zijn.

Mevrouw van de Ven merkt op dat het bestemmingsplan de contouren aangeeft van het plangebied. Bestemmingsplan geeft echter niet gedetailleerd aan hoe het gebouw er uiteindelijk uit gaat zien. Voor dit

gebouw zal een bouwaanvraag worden ingediend en het is natuurlijk mogelijk bezwaar te maken tegen het bouwplan.

De heer Arents merkt op, dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het plan de bezwaren zal meewegen. Voordat gemeenteraad het plan vaststelt, wordt het plan eerst behandeld door B&W, vervolgens zal het plan worden behandeld in de commissie Stedelijke ontwikkeling en Waterbeheer. Degenen die een zienswijze hebben ingediend, zullen in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijze toe te lichten in deze commissie. Het plan bevindt zich nu nog in de ambtelijke voorontwerpfase. Het bestemmingsplan geeft een maximum bouwhoogte aan van 20 meter. Het is echter niet verplicht hier een gebouw van 20 meter te realiseren. Mevrouw van de Ven merkt op, dat er wel concrete plannen zijn voor een gebouw van deze omvang.

Gevraagd wordt wanneer gestart wordt met de bouw.

Mevrouw van de Ven antwoordt, dat er ministeriële goedkeuring nodig is om met dit project door te gaan. De beslissing dat er gebouwd gaat worden is wel genomen. Het gebouw is in de ontwerpfase.

De heer Visser komt toch nog even terug op de historische legitimatie. Hij merkt op, dat er toch in het conceptplan gesuggereerd wordt, dat er ooit een gebouw heeft gestaan. Het is geen correcte legitimatie voor een gebouw op die locatie.

De heer Brouwer antwoordt dat historische legitimatie voor bebouwing als zodanig klopt, maar niet voor een gebouw van die omvang. Het is inderdaad niet correct opgemerkt in de toelichting bij het bestemmingsplan. Deze tekst zal gewijzigd worden.

De heer Visser vraagt of de 5% norm m.b.t. vergroting van de bebouwing geldt voor het totale bouwvolume of per objectniveau.

De heer Brouwer antwoordt, dat het per objectniveau, dus per bouwvlak geldt.

Sluiting

Mevrouw van de Ven dankt een ieder voor zijn/haar aanwezigheid en merkt op, dat het verslag van deze inspraakavond zal worden toegezonden aan degenen, die zijn/haar naam en adres hebben ingevuld op de presentielijst en sluit de bijeenkomst."

B. Schriftelijke inspraakreacties

Het concept-ontwerp bestemmingsplan heeft van 17 juni tot en met 8 september 2004 ter inzage gelegen, gedurende welke periode schriftelijk gereageerd kon worden: van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Toelichting (bestuurlijke context).

Voor het plangebied van het bestemmingsplan Marine Etablissement vigeert thans geen bestemmingsplan. Het plangebied valt buiten het gedeelte van de binnenstad dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Op 18 september 2002 is door het College van B&W het voorbereidingsbesluit 'Historisch Stadsfront IJ-oeveren e.o.' genomen, waarin zij hun voornemen bekend maken om een bestemmingsplan op te stellen voor het Oosterdok en omgeving. Hieronder valt ook het Marine Etablissement. Op 29 oktober 2002 is vervolgens door het College van B&W besloten om de door Defensie opgestelde Stedenbouwkundige visie Marine Etablissement te gebruiken als basis voor het op te stellen bestemmingsplan.

Bij bespreking van dit besluit op 11 december 2002 in de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer heeft de meerderheid van de commissieleden echter aangegeven geen bestemmingsplan (op basis van de Stedenbouwkundige Visie van Defensie) voor het Etablissement te willen vaststellen, omdat daarmee impliciet zou worden ingestemd met het continueren van het gebruik van het terrein door Defensie.

Bij de behandeling van het structuurplan (gemeenteraad, 16 april 2003) is besloten om de marine de kaartkleur 'stedelijk wonen/werken' te geven. Op 23 april 2003 is in de commissievergadering Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer door de commissie verzocht een conserverend bestemmingsplan voor het gebied te maken, teneinde het gebied, conform het structuurplan, tegen ongewenste ontwikkelingen te beschermen. Dit heeft geleid tot het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Op de langere termijn dient de mogelijkheid te worden opgehouden dat het terrein, met zijn centrale ligging in de stad, tot stedelijke verlichtingslocatie wordt ontwikkeld. Voor het onderhavige bestemmingsplan is daarom als uitgangspunt genomen dat het Marine Etablissement, binnen de planperiode van 10 jaar, goed moet kunnen functioneren. Dit heeft geleid tot een conserverend bestemmingsplan, waarin in beperkte mate ruimte voor uitbreiding wordt gegeven.

Het concept ontwerp heeft de inspraak doorlopen. Insprekers richtten zich uitsluitend tegen de omvang en de afstand tot hun woningen van de voorgestane nieuwbouw van een gebouw voor de Koninklijke Marechaussee. Hoewel dit een gebouw is waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend, is op 23 april 2003 reeds door de raadscommissie besloten het bouwen van dit gebouw toe te staan.

De artikel 10 Bro reacties zijn in overwegende mate positief; alleen het Ministerie van Defensie is, zoals verwacht, tegenstander van het conserverende en beperkende karakter van het plan: uitplaatsing van het Etablissement is in de ogen van Defensie niet aan de orde.

De overige reacties, voorzover niet uitsluitend instemmend, gaven slechts aanleiding tot enkele correcties en aanvullingen.

Enkele elementen op het terrein zijn van historische waarde voor de stad, zoals de historische muur en het schoolgebouw gelegen tegenover de kop van de Dijksgracht. Echter het besluit voor het beschermd stadsgezicht is hierop niet van toepassing. Wel bevinden zich op het terrein enkele rijksmonumenten.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en voorschriften en gaat vergezeld van een toelichting.

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan met ingang van 14 oktober 2004 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan is een zienswijze ingediend door de staatssecretaris van Defensie.

Behandeling zienswijze.

Formele aspecten.

De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen en ook overigens volgens de wettelijke vereisten ingediend en kan dus in beschouwing genomen worden

Inhoudelijke behandeling.

In de zienswijze geeft de staatssecretaris van Defensie aan dat:

- a. in het plan geen recht wordt gedaan aan de op 24 april 2002 aangeboden stedenbouwkundige visie waarover overeenstemming was bereikt met de wethouder Ruimtelijke Ordening. Defensie is niet van plan te vertrekken van de locatie en de geboden (beperkte) ontwikkelingsruimte die het plan biedt, doet geen recht aan het dynamische karakter van de bedrijfsvoering. Adressant verzoekt het plan in deze zin aan te passen.
- b. dat een tweetal passages in artikel 4, vijfde lid en artikel 5, vierde lid, onduidelijk, voor meerdere uitleg vatbaar zijn en dus strijdig zijn met de rechtszekerheid.

reactie

Ad a. Dit onderdeel van de zienswijze is reeds in het zogenaamde artikel 10 Bro overleg aan de orde geweest: zoals in paragraaf 1.3 van de toelichting is aangegeven bestond er bij u geen draagvlak voor deze visie; voor de langere termijn dient de mogelijkheid opengehouden te worden dat het terrein tot een stedelijke verdichtingslocatie wordt ontwikkeld. Tot dat moment, in ieder geval binnen de planperiode, moet het Marine Etablissement goed kunnen functioneren: het plan is conserverend van aard, maar biedt een beperkte ruimte voor uitbreidingen, waardoor een goede bedrijfsvoering mogelijk blijft. Wij achten een aanpassing dan ook ongewenst.

Ad b. De redactie is aangepast.

Bij deze raadsvoordracht worden u de volgende stukken toegezonden:

- Zienswijze staatssecretaris van Defensie

De Commissie voor Stedelijke Ontwikkeling en Waterbeheer heeft op 19 januari 2005 ingestemd met deze voordracht.