

Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan NDSM-werf West

Maart 2014

Colofon
Opdrachtgever
Opdrachtnemer

Projectbureau Noordwaarts
Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken
De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de
OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen
met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer,
Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf,
ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van
de gemeente Amsterdam.

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan 'NDSM-werf West' met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 9 oktober 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage bij deze nota opgenomen.

Behandeling zienswijzen

1.1 Formele aspecten:

Van de volgende adressanten is een zienswijze ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
I	Schram Advocaten, namens Amstel Botel B.V.	Willemsparkweg 114 1071 HN Amsterdam	7 november 2013
II	Schram Advocaten, namens Tallship B.V.	Willemsparkweg 114 1071 HN Amsterdam	6 november 2013
III	Niron Staal Amsterdam B.V., dhr. H. Groen	T.T. Vasumweg 125, P.O. Box 37201, 1030 AE Amsterdam	15 november 2013
IV	ORAM, Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, dhr. K.D. Noorman	'Havengebouw' De Ruyterkade 7, Postbus 19405, 1000 GK Amsterdam	19 november 2013
V	Amsterdam Waterfront B.V., dhr. T. Biesterbos	Rijksweg 100, 1906 BK, Postbus 110, 1906 ZJ Limmen	22 november 2013
VI	VEBAN, vereniging van bedrijven in Amsterdam- Noord, dhr. E. Klomp	Postbus 37656, 1030 BH Amsterdam	19 november 2013
VII	Shipdock BV, dhr. F. van der Waal	T.T. Vasumweg 125-131, P.O. Box 37201, 1030 AE Amsterdam	18 november 2013

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

De door de adressanten genoemd onder de nummers I tot en met IV en VII ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend. Zienswijze V van Amsterdam Waterfront B.V. is gedateerd op 20 november en ontvangen op 22 november 2013 (datum poststempel 22 november). Deze zienswijze is niet tijdig ingediend en is derhalve niet-ontvankelijk.

Volledigheidshalve is de zienswijze echter wel samengevat en voorzien van beantwoording binnen deze nota.

1.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant I: Schram Advocaten, namens Amstel Botel B.V.

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording
1.	<p>In paragraaf 4.1 van de toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas die als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van de toelichting. De Havenatlas maakt echter geen onderdeel uit van de ter visie gelegde stukken en de Havenatlas is ook nog niet vastgesteld. Dit is een formeel gebrek aangezien in de Awb is bepaald dat naast het ontwerp ook de daarop betrekking hebbende stukken ter visie moeten worden gelegd.</p>	<p>De havenatlas is als bijlage 4 gevoegd bij de toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>Het gehele bestemmingsplan, inclusief bijlagen heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegen. Het gehele bestemmingsplan was gedurende de termijn van terinzagelegging raadpleegbaar en downloadbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl.</p>
	<p>Zowel wegens het ontbreken van de Havenatlas bij de ter visie gelegde stukken als vanwege het feit dat de Havenatlas nog niet bestuurlijk is vastgesteld, kan niet getoetst worden of de uitwerking daarvan in het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Havenatlas. Het ontbreken van een vastgestelde Havenatlas is een formeel verzuim en maakt het onmogelijk het bestemmingsplan inhoudelijk te beoordelen.</p>	<p>In het investeringsbesluit NDSM zijn de uitgangspunten voor ontwikkeling van het gebied vastgelegd. De ambities voor het nautisch programma van NDSM zijn nader uitgewerkt in de Havenatlas en waar nodig vertaald in het bestemmingsplan.</p> <p>Het bestemmingplan doorloopt de voorgeschreven procedure ingevolge de Wet ruimtelijke ordening; er is dan ook geen sprake van een formeel verzuim.</p>

2.	<p>Kern van de bezwaren van adressant is dat de ligplaats van het Botel en het Botel zelf in het bestemmingsplan niet positief zijn bestemd. Ter onderbouwing daarvan worden de volgende punten aangevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige ligplaats en het Botel zijn volstrekt legaal. Op 26 oktober 2006 is vrijstelling verleend van het bestemmingsplan met een instandhoudingstermijn tot uiterlijk 1 januari 2016. - Bij besluit van 24 mei 2012 is een niet termijn gebonden omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van 5 suites op het dak van het Amstelbotel. Op grond van die recent verleende omgevingsvergunning mag appelland op vertrouwen dat het Botel en haar ligplaats positief in het bestemmingsplan worden bestemd. 	<p>Op 26 oktober 2006 is vrijstelling verleend voor het Amstelbotel op de huidige locatie. Het botel ligt reeds vanaf 1 januari 2008 in de haven van de NDSM-werf. Deze vrijstelling is vertaald in de planregeling van dit bestemmingplan.</p> <p>Met het verzoek wordt ingestemd en het bestemmingsplan wordt gewijzigd.</p>
	<p>Daarnaast vertrouwt adressant er op dat Botel en ligplaats eveneens in de door de Centrale Stad vast te stellen Havenatlas worden opgenomen en dat het bestemmingsplan het beleid van de Havenatlas volgt.</p>	<p>Met het verzoek wordt ingestemd en zowel het bestemmingsplan als de Havenatlas worden gewijzigd.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat de Havenatlas niet door de Centrale stad maar door het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord wordt vastgesteld.</p>

3.	<p>De aanwezigheid van het Botel en haar ligplaats is niet strijdig met het in de toelichting beschreven beleid met betrekking tot de Havenkom en het vigerend hotelbeleid. Het Botel is een echt varend schip dat bijdraagt aan een levendig en aantrekkelijk waterprogramma. De locatie van het Botel draagt bij aan de spreiding van hotels over de stad en aan differentiatie naar verschillende hotelklassen. Daarnaast blijkt uit de toelichting dat niet hoeft te worden voldaan aan het criterium dat de functie watergebonden moet zijn omdat een uitzondering wordt gemaakt voor schepen die door een unieke beleving een toegevoegde waarde voor de werf opleveren.</p>	<p>Zie de beantwoording onder punt 2.</p> <p>Daarnaast wordt gesteld dat in de haven slechts ligplaatsen van schepen zijn toegestaan. Conform de begripsbepalingen van het bestemmingsplan worden hiermee slechts "echte" varende vaartuigen bedoeld. Voor het Amstelbotel wordt hierop een uitzondering gemaakt aangezien het Amstelbotel al positief is bestemd vanwege de reeds verleende vrijstelling van het bestemmingsplan in 2006.</p> <p>Voor wat betreft schepen met een vaste ligplaats wordt in de bestemming "Water" direct een beperkt aantal passende functies toegestaan, namelijk maatschappelijke dienstverlening, horeca I, III en IV, bijeenkomsten en zalenverhuur en ontspanning en vermaak. Het rechtstreeks toestaan van de functie hotel op water is in principe niet gewenst vanwege de veiligheidsrisico's in verband met verminderde zelfredzaamheid van slapende mensen. Bij de functie van het Botel is dit ondervangen door het plaatsen van een remmingswerk, zodat de veiligheid van de gasten is gegarandeerd.</p> <p>Van de regel om slechts de genoemde functies op het water toe te staan, kan onder voorwaarden worden afgeweken. Voorwaarden zijn onder meer dat het schip door de verschijningsvorm op bijzondere wijze bijdraagt aan de nautische karakteristiek van de haven; bijdraagt aan een levendig en aantrekkelijk programma voor de werf en door de afwijkende functie geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de veiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden. Het gaat daarbij om echte, varende schepen, die aantrekkelijk zijn qua oorspronkelijke scheeps-typologie (geen drijvende betonnen bakken/ vierkante dozen).</p>
----	--	--

<p>In de regels wordt de hotelfunctie op het water niet toegestaan. Dit is strijdig met de toelichting waarin hotelschepen als toelaatbare functie zijn genoemd.</p>	<p>Zoals hierboven reeds aangegeven kan in sommige gevallen van de regel worden afgeweken om alleen eerder genoemde functies op het water toe te staan. In hoofdstuk 4, par 4.1 van de toelichting staat dit omschreven: het dient te gaan om 'schepen die door een unieke beleving een toegevoegde waarde voor de werf opleveren'. Als een van de voorbeelden daarbij wordt een hotel-cruiseschip genoemd.</p> <p>De tekst van de toelichting is naar aanleiding van de opmerking van adressant nader verduidelijkt: namelijk dat naast de unieke beleving tévens aan de voorwaarden voor wat betreft de verschijningsvorm voldaan moet worden. Het dient te gaan om echte varende schepen die aantrekkelijk zijn qua scheepstypologie.</p> <p>In de regels is inmiddels extra flexibiliteit opgenomen om in te kunnen spelen op de hierboven beschreven gewenste uitzonderingen voor boten en schepen met een vaste ligplaats buiten de jachthaven.</p> <p>Toegevoegd is:</p> <p>“12.4 Afwijken van de gebruiksregels</p> <p>Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid:</p> <p>a. 12.3 onder c, voor wat betreft de maximale lengte, maximale hoogte en de genoemde functies, indien:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het geen woonfunctie betreft; 2. de functie bijdraagt aan een levendig en aantrekkelijk programma voor de werf; 3. door de functie geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de veiligheid, de milieusituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden; 4. de verschijningsvorm stedenbouwkundig aanvaardbaar is; 5. het echte, varende schepen betreft; en 6. vaarroutes niet verstoord worden.”
--	---

Conclusie:

deze zienswijze heeft aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen.

Op de verbeelding is ter plaatse van de NDSM-Pier de aanduiding "hotel" toegevoegd.

In artikel 12, lid 1 wordt een nieuw sublid h toegevoegd:

"h. horeca V, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "hotel".'

In artikel 12, lid 2 wordt een sublid b toegevoegd:

'b. Ter plaatse van de aanduiding "hotel" is uitsluitend een drijvend gebouw toegestaan met inachtneming van de volgende regels:

- Maximale bouwhoogte: 18 meter gemeten vanaf waterniveau;
- Maximale breedte: 11,5 meter;
- Maximale lengte: 110 meter.'

In artikel 12, lid 3 wordt een nieuw sublid e toegevoegd:

'e. Ter plaatse van de aanduiding "hotel" geldt een maximum brutovloeroppervlak van 4.000 m2.'

Tevens is toegevoegd een afwijkingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om omgevingsvergunning te verlenen voor grotere schepen met een afwijkende functie: deze afwijkingsbevoegdheid is opgenomen in artikel 12 lid 4 van de planregels.

Adressant II: Schram Advocaten, namens Tallship B.V

Samenvatting zienswijze		Beantwoording
1.	<p>In paragraaf 4.1 van de toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas die als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van de toelichting. De Havenatlas maakt echter geen onderdeel uit van de ter visie gelegde stukken en de Havenatlas is ook nog niet vastgesteld. Dit is een formeel gebrek aangezien in de Awb is bepaald dat naast het ontwerp ook de daarop betrekking hebbende stukken ter visie moeten worden gelegd.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze I met betrekking tot het Amstel Botel.</p>
	<p>Zowel wegens het ontbreken van de Havenatlas bij de ter visie gelegde stukken als vanwege het feit dat de Havenatlas nog niet bestuurlijk is vastgesteld, kan niet getoetst worden of de uitwerking daarvan in het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Havenatlas. Het ontbreken van een vastgestelde Havenatlas is een formeel verzuim en maakt het onmogelijk het bestemmingsplan inhoudelijk te beoordelen.</p>	<p>Zie de beantwoording van zienswijze I met betrekking tot het Amstel Botel.</p>
2.	<p>Kern van de bezwaren van appelland is dat de ligplaats van de Pollux en de Pollux zelf in het bestemmingsplan niet positief zijn bestemd. Op grond van de regel over de maximale lengte en hoogte van een schip, kan de Pollux aan de westzijde van de NDSM-Pier geen ligplaats innemen.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze I met betrekking tot het Amstel Botel:</p> <p>In de regels is inmiddels extra flexibiliteit opgenomen om in te kunnen spelen op gewenste uitzonderingen voor boten en schepen met een vaste ligplaats buiten de jachthaven. Hierbij zijn een aantal criteria geformuleerd.</p> <p>Geconcludeerd kan worden dat het Tallship Pollux voldoet aan de criteria voor het afwijken van de regels als gesteld onder artikel 12 lid 4.</p> <p>Daarom en mede gezien de bijzonderheid dat het schip Pollux vanwege zijn bouwwijze niet goed tegen golfslag kan, wordt Pollux positief bestemd op de huidige locatie.</p>

<p>3.</p>	<p>Adressant vraagt zich af wat de ruimtelijke relevantie is van het opnemen van een maximale lengte en maximale hoogte voor schepen in een bestemmingsplan. Vooral de relevantie van de max hoogte ontgaat haar. Tussen de lengte van een schip en de hoogte van zowel de opbouw als haar masten bestaat een zekere (natuurlijke) verhouding. Als een schip met een bepaalde lengte is toegestaan, moet ook een daarbij behorende hoogte van de opbouw en mastlengte worden aanvaard.</p>	<p>De relevantie van het opnemen van maximale lengtes voor haaks af te meren schepen aan de westzijde van de NDSM-pier en aan de Van Riemsdijkweg verschilt. Aan de NDSM-pier wil het stadsdeel voldoende open water borgen voor het tussen de pier (en ligplaatsen) en jachthaven gelegen nautisch evenementenplein. Daarom worden hier ligplaatsen voor schepen tot 40 meter mogelijk gemaakt. Ligplaatsen die in beginsel gereserveerd zijn voor schepen die niet tegen golfslag kunnen en daarom in deze beschutte havenkom liggen. De ervaring leert dat dit soort schepen over het algemeen minder lang zijn dan 40 meter. In individueel te beoordelen gevallen kan hiervan worden afgeweken. Aan de Van Riemsdijkweg geldt een maximale lengte van 55 meter. Hiervan kan eventueel worden afgeweken mits vaarbewegingen van met name de pontveren in- en uit de havenkom niet worden gehinderd.</p> <p>In de planregels is in artikel 2 (Wijze van meten), onder 2.1 (de bouwhoogte van een bouwwerk) de passage 'masten van schepen' toegevoegd:</p> <p>"Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten: vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, <i>masten van schepen</i> en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen."</p> <p>In de planregels is in artikel 12 lid 3 bij de regeling van de maximale hoogte van schepen toegevoegd: "met uitzondering van masten".</p>
-----------	--	--

4.	De maximale lengte in het bestemmingsplan geldt ook voor schepen die aan de westzijde van de NDSM-Pier geen vaste ligplaats innemen. Dit sluit het afmeren van een groter schip voor korte duur uit terwijl dat qua uitstraling heel goed bij het gebied zou passen.	De regels met betrekking tot een maximale lengte en hoogte en de toegestane functies hebben slechts betrekking op boten en schepen met een vaste ligplaats buiten de jachthaven. Het afmeren van grotere schepen voor korte duur wordt niet uitgesloten op basis van de planregels.
<p>Conclusie: deze zienswijze heeft aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen:</p> <p>-In artikel 12 "Water", lid 12.3 "specifieke gebruiksregels" wordt onder sub "c.2" na "voor schepen langs de westkant van de NDSM-pier geldt een maximale lengte van 40 m en een maximale hoogte van 8 m" toegevoegd: "..met uitzondering van het schip Tallship Pollux".</p> <p>-In de planregels is in artikel 2 (Wijze van meten), onder 2.1 (de bouwhoogte van een bouwwerk) de passage 'masten van schepen' toegevoegd: "Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten: vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, <i>masten van schepen</i> en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen."</p> <p>-Toegevoegd is een afwijkingsbevoegdheid voor het dagelijks bestuur om omgevingsvergunning te verlenen voor grotere schepen met een afwijkende functie: deze afwijkingsbevoegdheid is opgenomen in artikel 12 lid 4 van de planregels.</p>		

Adressant III: Niron Staal Amsterdam B.V., dhr. H. Groen

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording
1.	<p>Shipdock (Niron Staal Amsterdam en Shipdock Amsterdam) is gelegen op het industrieterrein Cornelis Douwesterrein aan de T.T. Vasumweg 131 te Amsterdam en ligt op korte afstand van de gronden waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft.</p>	
	<p>De door het nieuwe bestemmingsplan gecreeerde gebruiksmogelijkheden leiden tot een slechte ruimtelijke ordening, waarbij de scheiding tussen werken (de zwaardere industriële activiteiten van Shipdock) en wonen/recreatie onvoldoende is doorgevoerd.</p> <p>Het betreft de hiernavolgende milieucomponenten:</p>	<p>Ten behoeve van het bestemmingsplan is gedegen onderzoek verricht: er is een m.e.r. verricht voor de relevante milieuaspecten (november 2010) en er zijn daarnaast actuele aanvullende onderzoeken gedaan.</p> <p>In deze onderzoeken is de invloed van de bestaande industriële activiteiten van Shipdock op de gevoelige bestemmingen in het onderhavige bestemmingsplan onderzocht. Uit die onderzoeken kan worden afgeleid dat de bestemmingen uit dit bestemmingsplan voldoen aan de wettelijke milieu-eisen en aan een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Daarnaast is eveneens -voor zover mogelijk op dit moment- de invloed van een drijvend dok in ogenschouw genomen, welke op basis van de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingplan "Cornelis Douwesterrein II" (vastgesteld 20-6-13) in de toekomst kan worden gerealiseerd, dichtbij de NDSM-werf.</p> <p>Overigens zal de definitieve aanvraag voor het realiseren van het drijvende dok nog dienen te worden getoetst aan bepalingen op grond van de Wet milieubeheer (Inmiddels Wabo) aan de hand van het principe van de 'beste beschikbare technieken'. De genoemde milieuhinderaspecten zullen daarbij worden beoordeeld en indien noodzakelijk zullen beperkingen worden opgelegd in het kader van de vergunningverlening.</p>

2.	<p>Geurhinder: In hoofdstuk 15.1 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Geur. Shipdock wordt niet betrokken in de mogelijke geurbronnen, terwijl dit op basis van de werkzaamheden (verfspuiten in de buitenlucht) niet mag worden uitgesloten. Er wordt gesteld dat alle geurbronnen allemaal op een grotere afstand dan 500 meter van de NDSM-werf zijn gelegen, welke afstand de grootste aanbevolen richtafstand is voor het aspect geur op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Echter, als vanaf de oostelijke terreingrens van Shipdock een afstand van 500 meter wordt bepaald, valt globaal de helft van het bestemmingsplan binnen deze afstand.</p>	<p>In het kader van het MER zijn alle relevante geurbronnen buiten het plangebied geïnventariseerd. Bij die inventarisatie werd Shipdock niet als bron voor potentiële wezenlijke geurhinder genoemd. De geciteerde stelling over een afstand van 500 meter heeft alleen betrekking op bedrijven die in de inventarisatie genoemd staan en derhalve niet relevant voor Shipdock. Naar aanleiding van de zienswijze werd de geuremissie van Shipdock alsnog beoordeeld (rapport LBP Sight van 15-12-2013, zie de bijlage bij de toelichting). Voor Shipdock geldt t.a.v. aspect geur een indicatieve richtafstand van 100 meter bij het omgevingstype "rustige woonwijk" en 50 meter bij "gemengd gebied". Aan beide afstanden wordt ruimschoots voldaan. Verder lijkt uit het rapport van LBP/Sight dat genoemde indicatieve richtafstand naar redelijke verwachting toereikend zou zijn gelet op de bedrijfsvoering van Shipdock zoals genoemd in de meest recente vergunning aanvraag en dat er geen onaanvaardbare geurhinder te verwachten is.</p>
3.	<p>Stofhinder: In hoofdstuk 15.2 van de toelichting wordt nader ingegaan op het aspect stof. Hier wordt Shipdock wel nader beschouwd als stofbron (stralen en spuiten in de buitenlucht). Er worden meerdere aannames gedaan, die niet rechtvaardigen dat stofhinder mag worden uitgesloten. Zo wordt gerefereerd aan een beoordeling door de GGD, waarin juist geen uitspraak over stof wordt gedaan, maar alleen over vluchtige organische stoffen (VOS). Er wordt voorts gesteld dat klachten afkomstig zijn uit een gebied op ca 700 meter ten noordwesten van het plangebied. Klachten over stof zijn sterk windrichting afhankelijk. Er wordt gesteld dat "gezien de heersende windrichting (noordelijke en noordoostelijke richting) de kans op onaanvaardbare hinder nog steeds als zeer gering wordt geacht." Deze aanname omtrent de heersende windrichting is onjuist, alle windrichtingen komen voor met juist een voorkeur voor zuidwesten-westen-noordwestenwind, welke met name belastend zijn voor het onderhavige bestemmingsplangebied.</p>	<p>In hoofdstuk 15.2 zijn voldoende andere argumenten gegeven die de conclusie rechtvaardigen dat er geen relevante stofhinder te verwachten valt. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn onder meer de indicatieve richtafstanden conform de VNG-systematiek en het gegeven dat uit het plangebied geen stofklachten zijn geregistreerd. In de toelichting werd onder heersende windrichting wel de zuidwesten wind bedoeld die in de noordoostelijke richting waait. De formulering wordt in de toelichting aangepast. Naar aanleiding van de zienswijze is de stofuitstoot van Shipdock nogmaals beoordeeld. Uit de genoemde notitie van LBP/Sight van 15 december 2013 blijkt dat voor te hoge concentraties fijn stof en stofhinder (grof stof) in het plangebied niet hoeft te worden gevreesd. Om het woon-/leefklimaat in het plangebied te waarborgen zijn naar verwachting geen aanvullende maatregelen nodig. De definitieve beoordeling hiervan zal in het kader van de vergunningverlening plaatsvinden.</p>

4.	<p>Geluidhinder: Er is een bijlage 9 toegevoegd met de benaming "Geluidonderzoek Piekbelasting". Hierin wordt beschreven wat de te verwachten piekniveaus ten gevolge van gritstralen bij Shipdock zullen zijn nabij de nieuw te realiseren woningen. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat gedurende de nachtperiode piekgeluiden van meer dan 60dB(A) optreden, welke in lijn met de methodiek in de "Handleiding Industrielawaai en Vergunningverlening" niet zijn toegestaan voor nieuwe situaties. Er wordt hierbij uitgegaan van werkzaamheden op het toekomstige, nog niet vergunde drijvende dok. Echter, naar de mening van appellant ontstaan door de realisatie van de woningen binnen het bestemmingsplan deze onacceptabele geluidsniveaus ook voor de bestaande (vergunde) situatie, waardoor Shipdock direct wordt beperkt in het uitoefenen van de werkzaamheden.</p>	<p>De bestemmingsplanregeling is inmiddels aangescherpt op basis van het akoestisch onderzoek met betrekking tot de piekbelastingen. Daar waar piekgeluiden boven 60 dB(A) uitkomen, wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen.</p>
5.	<p>Concluderend stellen zij, dat Shipdock niet alleen in haar bestaande bedrijfsvoering wordt beperkt, maar ook de noodzakelijke groei en toekomstige ontwikkelingen zullen dan worden gefrustreerd. Tegelijkertijd geldt dat ter plaatse van de geprojecteerde woningen of andere gevoelige bestemmingen geen aanvaardbaar leefmilieu is verzekerd..</p>	<p>Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat voor wat betreft geur, stof en geluid, de verschillende functies verenigbaar zijn.</p> <p>Er is daarmee sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>
<p>Conclusie: deze zienswijze heeft aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen, namelijk daar waar piekgeluiden boven 60 B(A) uitkomen wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen.</p>		

Adressant IV: ORAM, Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, dhr. K.D. Noorman

Samenvatting zienswijze		Beantwoording
1.	<p>Zeehavennorm:</p> <p>Volgens adressant wordt niet aan de voorwaarden uit artikel 50 van de Wet geluidhinder voor het toepassen van de zeehavennorm voldaan. Het plan is namelijk geen bestaand woongebied, maar een industrieterrein. Tevens is er ook geen sprake van woningen die aansluitend aan een bestaand woongebied gebouwd worden.</p>	<p>Inmiddels is besloten om voor dit bestemmingsplangebied van de toepassing van de zeehavennorm af te zien, aangezien er op voorhand niet voldoende zekerheid bestaat over het voldoen aan de wettelijke voorwaarden voor toepassing van deze norm. Het desondanks handhaven van het gebruik van de zeehavennorm zou leiden tot te veel rechtsonzekerheid voor het bedrijf Shipdock.</p> <p>Een afdoende oplossing is gevonden in het aanvullend voorschrijven van vlies- of dove gevels, waar de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai van 55 dB(A) wordt overschreden.</p>
2.	<p>Shipdock:</p> <p>De continuïteit van Shipdock is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van de Amsterdamse havens en is gebonden aan de NDSM-werf. Het ligt aan de aard van de werkzaamheden van dit bedrijf dat deze een geluidsbelasting produceert die niet verenigbaar is met woningbouw in de directe omgeving. Het betreft met name piekbelastingen die als zeer hinderlijk kan worden ervaren, maar in de gebruikelijke geluidszoneringsmodellen nauwelijks terugkomen. Ook andere vormen van hinder (stof en licht o.a. door lassen) maakt woningbouw in de omgeving onwenselijk.</p>	<p>Zie ook de beantwoording van zienswijze nummer III met betrekking tot Niron Staal BV/ Shipdock.</p> <p>De bestemmingsplanregels zijn inmiddels aangescherpt op basis van het akoestisch onderzoek met betrekking tot de piekbelastingen. Daar waar piekgeluiden boven 60 dB(A) uitkomen, wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen.</p>

		<p>Met betrekking tot lichthinder als gevolg van onder meer lassen wordt het volgende opgemerkt. Lichthinder van laswerkzaamheden is op de afstand van het plangebied niet te verwachten en met eenvoudige (aanwezige) afscherming te voorkomen. Daarnaast zijn er in de directe omgeving van het plangebied vele lichtbronnen aanwezig (Westpoort, scheepvaart, bebouwing aan de Noordelijke en Zuidelijke IJ-oeveren) waarmee het licht afkomstig van laswerkzaamheden zal worden gemaskeerd.</p> <p>De overige lichtbronnen op het terrein (lichtmasten, kranen) zijn zodanig georiënteerd (gericht op het schip in het dok of op het terrein) dat er vanuit het plangebied geen directe inkijk in de lichtbron zal zijn en er geen overschrijding zal optreden van de normen uit de Richtlijn Lichthinder van de NSW (Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde).</p>
3.	<p>Beide argumenten leiden er volgens de adresant toe dat het realiseren van nieuwbouwwoningen in strijd is met de Wet Geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Op basis van het verrichte onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor wat betreft geluid, maar ook voor andere vormen van hinder de verschillende functies verenigbaar zijn. Er wordt voldaan aan de bepalingen van de Wet Geluidhinder.</p> <p>Er is daarmee sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>
<p>Conclusie: deze zienswijze heeft aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen:</p> <p>voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen wordt daar waar piekgeluiden boven 60 B(A) uitkomen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen, en daar waar de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai van 55 dB(A) wordt overschreden worden vlies- of dove gevels voorgeschreven.</p>		

Adressant V : Amsterdam Waterfront B.V., dhr. T. Biesterbos

	Samenvatting zienswijze	Beantwoording
1.	Amsterdam Waterfront B.V.(AW) bezit gronden in het plangebied en heeft met het oog op de ontwikkeling van het plangebied met de gemeente Amsterdam een overeenkomst gesloten.	
2.	<p>Proces/rol/inhoud AW omarmt de gekozen insteek van het bestemmingsplan met een ambitieniveau om van de NDSM-werf een gebied te maken waarin gewoond en gewerkt wordt (mix-tot-the-max) en waarin plaats is voor veranderbare gebouwen met ruime verdiepingshoogten.</p>	
3.	<p>Ruimtelijk kader AW heeft op 12 december 2011 haar zienswijze gegeven op het concept investeringsbesluit d.d. 26 september 2011, de inhoud hiervan dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kantorenstrategie Door de gevolgen van de projectenschouw en de kantorenstrategie komt de ambitie (mix-to-the-max) voor het gebied onder druk te staan. Het is lastiger om kantoorruimtes te realiseren en om creatieve bedrijven te huisvesten (worden ook gezien als kantoorgebruiker). 	<p>De zienswijze die is ingediend op het concept-investeringsbesluit is reeds beoordeeld en beantwoord in het kader van het traject van vaststelling van het Investeringsbesluit NDSM-werf.</p> <p>Bij het toestaan van de kantoorbestemming in bestemmingsplannen dient het vastgestelde gemeentelijke beleid op dit punt in acht te worden genomen. In onderliggend bestemmingsplan wordt kantoorruimte toegestaan tot een maximum van 33.065 m2 bvo nieuw kantoor. Hiermee wordt voldaan aan de vastgestelde beleidskaders van de Kantorenstrategie Amsterdam (2011).</p> <p>Op basis van de kantorenstrategie worden overigens bedrijven met ondergeschikte kantoorruimte (dus minder of gelijk aan 50% van het totale vloeroppervlak) niet gerekend tot kantoor. Kantoorruimte die onderdeel uitmaakt van bedrijven heeft immers een wezenlijk ander karakter. De kantorenstrategie beoogt de bedrijfsvoering van de bedrijven en hybride ondernemingen met maximaal 50% kantoorvloer, niet te hinderen. Het onderhavige bestemmingsplan staat niet in de weg aan de vestiging van (creatieve) bedrijven met een ondergeschikt aandeel kantoorruimte.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Wonen In het IB wordt het huidige percentage sociale woningbouw gesteld op 30%. Naar de mening van AW zou dit percentage naar beneden bijgesteld kunnen worden, gezien het bovenmatige aandeel van sociale huurwoningen in Amsterdam-Noord (ca 72% per 1-1-2010). Daarom het percentage graag verlagen naar bijvoorbeeld 20%. 	<p>In dit bestemmingsplan wordt geen beperking opgelegd met betrekking tot de te realiseren woningbouwcategorieën.</p> <p>Het minimaal te realiseren percentage sociale woningbouw is in het investeringsbesluit vastgelegd en doorvertaald naar overeenkomsten, op basis van het hiervoor geldende beleid.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Levendig gebied Er blijven te weinig functies over om de ambities voor een levendig gebied waar te kunnen maken: Ondanks dat de kantorenstrategie het gebied aanduidt als groeigebied, wordt gestuurd op verminderen van het kantorenprogramma; het 'enge' thema nautische retail en het aanscherpen/afschaffen van vestigingsmogelijkheden voor creatieve bedrijven. Het vullen van de eerste bouwlaag met de aanduiding 'centrum' komt onder druk te staan. 	<p>De bestemmingen 'Gemengd' laten een zeer groot scala van functies toe om een levendig gebied, met een goede mix van functies, te kunnen waarmaken: namelijk wonen, kantoren, bedrijven, horeca I, III, IV en V, detailhandel in nautische producten, dienstverlening en ontspanning en vermaak.</p> <p>De aanduiding 'centrum' is alleen opgenomen voor een beperkt deel binnen de bestemming GDU, langs de ooststrand/zijde Van Riemsdijkweg en binnen de bestemming Gemengd-2, langs het water. Hier zijn verschillende functies in de eerste bouwlaag toegestaan: namelijk horeca I, III, IV en V, detailhandel, dienstverlening en ontspanning en vermaak, die ter plaatse voor een levendige plint zullen zorgen.</p> <p>In de planregels is de mogelijkheid toegevoegd voor een extra functie nl: "ambachtelijk bedrijf, met bijbehorende ondergeschikte showroom". Daarmee is voldoende programmvolume mogelijk gemaakt om de plintlengte met de aanduiding "centrum" te vullen.</p>

4.	<p>B-locatie en bereikbaarheid</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan staat dat het plangebied kan worden aangemerkt als B-locatie. AW is van mening dat op dit moment niet wordt voldaan aan de daaraan gestelde criteria.</p>	<p>Een B-locatie in de zin van het Locatiebeleid Amsterdam is een gebied dat uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar is en/of een relatief snelle (openbaar vervoer of langzaam verkeer) verbinding heeft naar tenminste één hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt. De nadruk ligt op optimaal gebruik van de OV-ontsluiting, maar de bereikbaarheid per auto is voor deze gebieden geen onbelangrijk aspect.</p> <p>Dit zijn de gebieden in de directe omgeving van ringlijn/metrostations, overige NS stations en/of binnen het fijnmazig netwerk van trams en bussen. Het grootste deel binnen de ring heeft dit kenmerk vanwege het aanwezige fijnmazige OV-netwerk, en langs de Ringlijn/metrolijn. Voor een B-profiel geldt dat bestemmingen binnen circa 15 minuten vanuit een A-locatie bereikbaar moeten zijn, dat wil zeggen óf op circa 1500 meter loopafstand óf in circa 15 minuten met natransport openbaar vervoer en/of vanaf een afslag van het rijkswegennet is de bestemming in circa 15 minuten per auto bereikbaar.</p> <p>Dit is het geval voor het onderhavige gebied: binnen 15 minuten kan het Amsterdam Centraal Station worden bereikt en binnen 15 minuten met de auto de ring A10.</p>
----	--	--

	<p>In het kader van de voorgenomen aanbesteding van het ov in Amsterdam voor de periode 2015-2022 wordt NDSM aangeduid als D-locatie, met de bijbehorende eis dat reizigers binnen 30 min en met max 1 overstap van elke D-locatie naar een A-locatie en vice versa kunnen reizen.</p>	<p>In het door de Stadsregio Amsterdam opgestelde en op 5 december jl. door het dagelijks bestuur van de Stadsregio vastgestelde Programma van Eisen voor de Aangepaste concessie 2012 aan GVB (welke in tegenstelling tot eerdere berichtgeving niet zal worden aanbesteed), wordt het voormalig NDSM- terrein, net als alle andere belangrijke winkel/toeristische locaties in Amsterdam (zoals bv Rembrandplein, A. Cuypstraat, RAI, voormalig Westergasterrein en Vondelpark), aangemerkt als D-locatie, met de bijbehorende eis dat reizigers binnen 30 min en met max 1 overstap van elke D-locatie naar een A-locatie en vice versa kunnen reizen.</p> <p>De categorisering, aanduiding en naamgeving van locaties in het Programma van Eisen van de Stadsregio Amsterdam correspondeert niet met de in het Amsterdamse locatiebeleid gehanteerde categorisering, aanduiding en naamgeving van locaties. Oorzaak is dat beide beleidsstukken een ander doel dienen en een afwijkende categorisering logisch maken. Bij de voor D-(en ook C-)locaties geformuleerde eis is, zo blijkt bij navraag bij Stadsregio Amsterdam, voor de NDSM-werf ook het huidige OV-bereikbaarheidsprofiel door regionale (R-net) buslijnen en de pontveerverbindingen betrokken. Met de al aanwezige hoogfrequente lijnen en verbindingen is het mogelijk in 15 minuten A-locatie Centraal Station te bereiken. Dit gegeven is mede bepalend geweest voor de bescheiden geformuleerde eis in de Aangepaste concessie 2012 aan GVB.</p>
--	--	--

	<p>AW voorziet een parkeerprobleem indien geen ruimere parkeernorm (ook al mag tot 1-1-2018 een andere parkeernorm worden gehanteerd) in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Graag mogelijkheid tot afwijken van de B-locatie parkeernormen tot het moment dat NDSM aan de bijbehorende eisen voldoet en het hanteren van de norm gekoppeld wordt aan een daadwerkelijke verbetering van het OV.</p> <p>Hoe en wanneer wordt de hogere frequentie van pontverbindingen met NDSM gerealiseerd?</p>	<p>De locatie voldoet reeds aan de B-locatienormen. Toch is er enige flexibiliteit met betrekking tot de parkeernormen opgenomen in art 17 onder j, tot 1-1-2018, dan wel tot de HOV over de Klaprozenweg operationeel is en de pontverbinding is geïntensiveerd.</p> <p>Wanneer dit exact zal plaatsvinden is nog niet bekend; dit is afhankelijk van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.</p>
5.	<p>Fasering</p> <p>Op p 18 staat dat "bij erfpachttuitgifte rekening zal worden gehouden met de hierboven genoemde voorwaarden van de kantorenstrategie en de voorgeschreven fasering (zowel binnen het plangebied als op gemeentebreed niveau)". Wat wordt met dat laatste bedoeld?</p> <p>Zowel in de toelichting als in de regels wordt verwezen naar de fasering conform het zespuntenplan: telkens ontbreekt hier het kavel met de bestemming 'GD-U', deze graag opnemen in het zespuntenplan en de koppeling daarvan in het bestemmingsplan.</p>	<p>Hierbij wordt bedoeld op de programmatische sturing/monitoring van de kantorenstrategie gemeentebreed. De fasering per plangebied kan namelijk niet los worden gezien van de ontwikkelingen op gemeentelijk niveau. Bij erfpachttuitgifte zal dan ook worden getoetst of deze past binnen het kantorenquotum van het betreffende jaar.</p> <p>In de planregels is de fasering van het zespuntenplan ook voor wat betreft de bestemming GD-U opgenomen. Dit staat echter niet overal goed in de toelichting: de tekst is hier op nagelopen en aangepast.</p>

<p>De gronden van Gemengd-3 mogen pas worden bebouwd als op de gronden van Gemengd-2 een bepaald minimaal programma is gerealiseerd.</p> <p>AW maakt hier bezwaar tegen aangezien de kavels B3, B4, B5 en B7 reeds bouwrijp zijn gemaakt en hier zonder grote investeringen kan worden gestart.</p> <p>Aanvullend wordt in art 6.2a gesteld dat op de kavels GD-2 een fsi bereikt dient te zijn van min 3,5 voordat met de kavels van GD-3 kan worden gestart, dit zet de gebiedsontwikkeling onder druk.</p> <p>Svp niet verder gaan met faseringseisen dan het zespuntenplan. Een fasering hoort niet thuis in een bestemmingsplan, maar in een exploitatieplan (ep). Een ep is echter niet aan de orde, daarom graag art 6.2 als volgt wijzigen:</p> <p><i>'het DB is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor het bebouwen van gronden indien naar haar mening in voldoende mate is aangetoond dat een dergelijke bebouwing op de gronden GD-2 en GD-U niet gerealiseerd kan worden dan wel niet wenselijk is omwille van stedenbouwkundige, architectonische en/of financiële redenen en/of redenen van volkshuisvesting'.</i></p>	<p>Ten behoeve van de voorziene ontwikkelingen op het NDSM-terrein is een MER verricht. Als aanbeveling uit het MER kwam naar voren om eerst de woonbebouwing aan de rand te realiseren zodat het tijdelijke effect van hogere geluidbelasting in het midden en aan de noord- en oostkant van het plangebied tijdens de realisatie van het project zo veel mogelijk wordt voorkomen. Daarom is de genoemde fasering opgenomen.</p> <p>Bovendien speelt de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan in deze een rol, mede daarom is het opnemen van de faseringsregels van belang; ondanks het feit dat enkele kavels reeds bouwrijp zijn, vergt de verdere ontwikkeling van het gebied en het woonrijp maken van de kavels de nodige investeringen van de gemeente.</p> <p>Hierbij wordt niet verder gegaan dan het zespuntenplan/ de afspraken op basis van het Investeringsbesluit. Deze volgorde van faseren is gezamenlijk met AW afgesproken (en op verzoek van AW reeds versoepeld) en vastgelegd in een overeenkomst met de gemeente.</p>
---	---

6.	<p>Detailhandel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dagelijkse detailhandel AW is content met het handhaven van de 2.750 m² bvo dagelijkse detailhandel; • Overige detailhandel In het CWAadvies wordt door de winkelplanningscie opgemerkt dat het nautische thema voor de overige detailhandel (met max van 10.500 m² bvo) op voorstel van de ontwikkelaars gedaan zou zijn. Dit is hun niet bekend, ze hebben dan ook de voorkeur voor een minder 'eng' thema. <p>De CWA stelt dat niet dagelijkse retail zonder thema te weinig onderscheidend is van de detailhandel in Amsterdam Noord, daar is AW het mee eens. Op NDSM zal de filialisering niet leidend zijn. Vanwege het experimentele karakter van de werf zullen mn nieuwe vormen van retail zich dienen te vestigen. Daarom is naar mening van AW het belangrijk om geen beperkende insteek te kiezen, maar richtlijnen te formuleren die dergelijke ontwikkelingen stimuleren en faciliteren. Zie hiervoor ook p. 21 van het IB.</p>	<p>Om te voldoen aan het geldende detailhandelsbeleid (voldoende winkels in dagelijkse artikelen op aanvaardbare afstand, versterken van bestaande winkelgebieden, terughoudendheid met toevoegen nieuwe meters, toevoegen van kwaliteit, voorkomen van leegstand) is gekozen voor het bestemmen van een beperkt metrage voor detailhandel in dagelijkse goederen. Het overige toegestane metrage is detailhandel met het thema 'nautisch', hetgeen goed bij het gebied past en zich daarmee onderscheidt van andere winkelgebieden.</p> <p>De Commissie Winkelplanning heeft gesteld dat, gezien de beperkte marktruimte, niet-dagelijkse detailhandel zonder thema te weinig onderscheidend is. De Commissie heeft geadviseerd niet-dagelijkse detailhandel te schrappen als wordt verwacht dat detailhandel in het thema nautisch niet kan worden ingevuld.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt de maximale metrage van 10.500 m² voor niet-dagelijkse detailhandel aangehouden. Het is een kans en hoeft niet persé te worden ingevuld als er geen markt voor bestaat. Het thema nautisch wordt conform het advies van CWA in het bestemmingsplan wel dwingend voorgeschreven. Dit past goed in de ambitie van het plangebied met nautische bedrijvigheid (o.a. HISWA hoofdkantoor) en evenementen (o.a. HISWA bootshow).</p>
----	--	--

7.	<p>Havenatlas</p> <p>Op helling V voorziet de Havenatlas een trailerhelling. Deze functie gaat niet samen met het gebruik als ligweide/speelstrand, tevens is de ruimte te beperkt om een boot te water te laten vanwege de brug aan het einde van de helling.</p> <p>In de havenatlas wordt op termijn een verplaatsing van de pontaanlanding voorzien naar de kop van de Van Riemsdijkweg, hier heeft AW bezwaar tegen aangezien dit de visie en uitgangspunten van het investeringsbesluit ondermijnt. Svp de pont niet weghalen uit 'het hart van NDSM'.</p>	<p>De Havenatlas is op dit punt aangepast en voorziet op helling V niet langer in een trailerhelling.</p> <p>Een eventuele verplaatsing van de pontaanlanding wordt niet voorzien in dit bestemmingsplan en is dan ook niet aan de orde.</p>
8.	<p>Parkeren</p> <p>-Graag mogelijk maken dat tbv het parkeren op kavelniveau wordt toegestaan dat een evt garage ook ondergronds gemaakt kan worden, nu staat op blz 31 dat de aanleg van ondergrondse parkeergarages wordt uitgesloten. Dit zien zij graag conform art 16 van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd.</p> <p>-Ondergrondse gebouwen zijn volgens de toelichting en de regels alleen mogelijk in de bestemmingen Gemengd- 2 en 3 en ter plaatse van de bestaande parkeerkelder onder het kantoorgebouw van Hema/VNU. Echter, ondergrondse gebouwen dienen ook mogelijk te zijn in de bestemming GD-U (in IB aangeduid als kavel B9) Dit svp conform het IB wijzigen.</p> <p>-Op p 39, 2^e alinea staat "zuidelijke kavels", over welke kavels gaat dit?</p> <p>-Gesteld wordt dat ontwikkelaars van het noordelijk deel ervoor kunnen kiezen om parkeren buiten eigen terrein op te lossen indien parkeren op eigen terrein voor hen niet haalbaar blijkt. Het is echter niet toegestaan in dit bestemmingsplan dat deze ontwikkelingen vwb parkeren aansluiting vinden bij de 2 centraal te realiseren parkeergarages op NDSM. In het kader van duurzaamheid en te behalen efficiëntie in dubbelgebruik is het wellicht de overweging waard om dit flexibeler te omschrijven. Svp opnemen dat bij gebleken haalbaarheid van de centrale parkeervoorziening het de ontwikkelaars van NDSM vrij staat om hierin gezamenlijk tot afspraken te komen met de initiatiefnemers van het noordelijk deel.</p>	<p>De toelichting zal wat dit betreft worden aangepast.</p> <p>Ondergrondse gebouwen in de vorm van (deels) verzonken parkeersouterrains en –kelders worden binnen de bestemmingen Gemengd-2 en -3 én binnen GD-U mogelijk gemaakt. Bovendien geldt dat meerkosten van deze fysieke oplossing (bodemsanering, bouwkundig) niet ten laste komen van de gemeenschap en, zoals ook overeengekomen tussen gemeente en AW, geen onderdeel zullen uitmaken van de kostencomponent binnen de residuele grondprijsbepaling. De toelichting is op dit punt gespecificeerd.</p> <p>Het gaat daarbij over de kavels gelegen ten zuiden van de MS Oslofjordweg.</p> <p>De twee centraal te realiseren parkeergarages op de NDSM-werf voorzien in de kwantitatieve parkeervraag die het maximaal mogelijke programma op de NDSM-werf genereert. Deze parkeerplekken ook beschikbaar stellen aan programma's uit de noordstrook leidt mogelijk tot een ongewenste beperking van mogelijk programmvolume op de zuidelijke kavels.</p>

9.	<p>Convenant Houthaven</p> <p>In 2009 is een convenant getekend over woningbouw op terreinen in de Houthaven en op de voormalige NDSM-werf en de gevolgen daarvan voor de bedrijven. De betrokken havenbedrijven aanvaardden daarmee de voorgenomen woningbouw en afgesproken is dat dit niet ten koste zal gaan van de bestaande milieuruimte van deze bedrijven.</p> <p>Op p 20 staat dat 'daarover ook afspraken worden gemaakt met de toekomstige ontwikkelaars en bewoners. Op deze manier wordt positief samengewerkt aan de ontwikkeling van zowel bedrijven als woningbouw.' Over welke afspraken gaat het hier?</p>	<p>In paragraaf 3.4 van de toelichting is een samenvatting gegeven van de afspraken uit het Convenant Houthaven/NDSMwerf. De afspraken die bedoeld worden betreffen de algemene afspraken die in dit kader in het convenant zijn genoemd.</p>
10.	<p>Drijvend dok Shipdock</p> <p>AW uit haar zorgen omtrent de plannen voor de realisatie van een drijvend dok op het naastgelegen shipdock, dichtbij de ontwikkeling van AW. Aw verzoekt dan ook om meer expliciet in het bestemmingsplan aan te geven dat de mogelijke komst van het drijvende dok (+bijbehorende overlast) in de overwegingen zijn betrokken. De evt vergunningverlening aan shipdock mag niet ten nadele zijn van de ontwikkelingen van het bestemmingsplan en daarom moeten aan de vergunning evt aanvullende voorschriften worden verbonden.</p>	<p>In deze onderzoeken is de invloed van de bestaande industriële activiteiten van Shipdock op de gevoelige bestemmingen in het onderhavige bestemmingsplan onderzocht. Uit die onderzoeken kan worden afgeleid dat de bestemmingen uit dit bestemmingsplan voldoen aan de wettelijke milieu-eisen en aan een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Daarnaast is eveneens -voor zover mogelijk op dit moment- de invloed van een drijvend dok in ogenschouw genomen, welke op basis van de wijzigingsbevoegdheid in bestemmingsplan "Cornelis Douwesterrein II" (vastgesteld 20-6-13) in de toekomst kan worden gerealiseerd, dichtbij de NDSM-werf.</p> <p>Overigens zal in de definitieve aanvraag voor het realiseren van het drijvende dok nog dienen te worden getoetst aan bepalingen op grond van de Wet milieubeheer (Inmiddels Wabo) aan de hand van het principe van de 'beste beschikbare technieken'. De genoemde milieuhinderaspecten zullen daarbij worden beoordeeld en beperkt in het kader van de vergunningverlening.</p>

11.	<p>Woningen</p> <p>Zij verzoeken om het op oa p 47 aangegeven max mbt het metrage woningbouw te schrappen, omdat dit niet klopt met de mededeling op p 99 dat er anders dan in het investeringsbesluit in het bestemmingsplan geen maximum percentage aan wonen wordt gesteld.</p>	<p>Het klopt dat in het Investeringsbesluit wat betreft het metrage woningbouw geen maximum is opgenomen. Deze maximering is echter wel noodzakelijk voor het bestemmingsplan, in verband met het voor de planregeling benodigde onderzoek. Ingevolge artikel 17 onder sub g geldt voor de woonfunctie een max bruto vloeroppervlakte van 212.250 m2.</p> <p>Conform het Investeringsbesluit is voor de zuidelijke kavels ook een maximum percentage aan wonen gesteld per bestemmingsvlak. Voor de noordstrook is er een afwijkende regeling getroffen die erop neerkomt dat wonen op de begane grond niet is toegestaan. In de bestemming Gemengd-1 is dus (anders dan in het Investeringsbesluit) geen maximum percentage aan wonen gesteld. De toelichting op p. 99 is aangepast om te verduidelijken dat het loslaten van het maximum percentage alleen voor de betreffende bestemming geldt.</p>
-----	---	--

12.	<p>Regels</p> <p>Art 5 Gemengd-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidluwe zijde <p>In art 5.2, lid f wordt voor woningen onder de 30 m een geluidluwe zijde voorgeschreven. Svp aanpassen naar: <i>"Woningen onder 30 m bouwhoogte waarvoor krachtens lid g van dit artikel een dove gevel is voorgeschreven, dan wel woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, moeten een geluidluwe zijde hebben."</i></p> <p>Het Amsterdamse geluidbeleid schrijft voor woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld voor, dat deze <i>in principe</i> over een geluidluwe zijde dienen te beschikken. Juist daarom stellen zij voor om aan art 5.4: afwijken van de bouwregels een derde lid c toe te voegen met de volgende tekst:</p> <p><i>"Het dagelijks bestuur is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in art 5.2 lid f voor (delen van) gebouwen indien naar haar mening in voldoende mate is aangetoond dat hieraan ter plaatse niet volledig kan worden voldaan omwille van stedenbouwkundige, architectonische en/of financiële redenen en/of redenen van volkshuisvesting."</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Foutieve verwijzing in art 5.5, onder d naar niet bestaand artikellid 5.4 onder d corrigeren • Kunnen de twee voorwaarden tav de stille zijde boven 30 m en de dove gevel vanaf 25 m qua hoogte op elkaar worden aangesloten? • 5.2.h Onderdoorgang op B11 svp niet verplichtend voorschrijven; het heeft de voorkeur van AW om de nog te realiseren Boardwalk de hoek om te zetten tot aan de brug. • 5.5 lid f voor kavel B10- toevoegen bestemming 'bedrijf/ambacht' bij de aanduiding 'centrum' • 5.6.c geldt deze regel per (deel)fase/ bouwblok van een kavelontwikkeling? Term 'grondoppervlak' verwarrend voor boven de 30 m. 	<p>In de planregels is een aanvullende afwijkingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden af te mogen wijken van de voorgeschreven geluidluwe zijde bij woningen. Hierbij is het advies van het Tavga van 13 november 2013 inzake de planregels van dit bestemmingsplan (met betrekking tot bouwplan Studentenhuisvesting) opgevolgd.</p> <p>"</p> <p>a. Het dagelijks bestuur is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 5.2, onder f , indien is aangetoond dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ter plaatse wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder dan wel aan de vastgestelde hogere waarden, 2. de realisatie van een geluidluwe zijde onredelijk bezwarend is vanwege stedenbouwkundige, architectonische en financiële redenen, en 3. het gaat om een ondergeschikt aantal woningen van een groter bouwplan, dat wil zeggen niet meer dan een kwart van het totale bouwplan." <p>Is gecorrigeerd.</p> <p>Nee, de stille zijde geldt ook voor woningen met een vastgestelde Hogere waarde.</p> <p>Deze voorkeur wordt niet onderschreven door het stadsdeel. Uit oogpunt van stedenbouwkundige kwaliteit handhaaft het stadsdeel ter plekke de terugliggende rooilijn aan de kade en uitkragende verdiepingen op bovengelegen bouwlagen.</p> <p>Toegevoegd is: "ambachtelijk bedrijf, met bijbehorende ondergeschikte showroom."</p> <p>Bedoeld wordt de footprint van het hoogbouwaccent: dit zal nader worden verduidelijkt in de juridische toelichting.</p>
-----	--	--

<p>Regels</p> <p>Art 6 Gemengd-3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zie de opmerkingen op artikel 5 • 6.2. e ;mogelijkheid onderbreking gevelwand met een max breedte van 6 m is te weinig, svp verbreden naar tenminste 12 m. • 6.2a- zie opmerkingen mbt fasering <p>Artikel 7 Gemengd-4</p> <p>Op kavel B13 is geen mogelijkheid tot woonbestemming, omdat (p. 92) op deze kavels geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Kavel B13 verschilt hierin echter niet van B10 of B11, daarom svp mogelijkheid voor een (gecombineerde) ontwikkeling met functie wonen opnemen; door plaatsing van de jachthaven ad westkant van de werf is een 'havengebouw' op deze plek niet meer noodzakelijk.</p> <p>Artikel 12 Water</p> <p>Svp in dit artikel en op de plankaart de noodzakelijke Boardwalk langs de kavels van B10 en B11 opnemen.</p> <p>Svp de mogelijkheid opnemen tot het realiseren van een doorzetting van de Boardwalk langs de oostzijde van kavel B11 tot aan de nog te realiseren brug. Dit voor een goede aansluiting en looproute langs het water, evt dit naast de onderdoorgang die in artikel 5.2h wordt voorgeschreven.</p> <p>Artikel 13 Gemengd uit te werken</p> <p>Zie opmerkingen op artikel 5 en 6.</p> <p>13.2.n dit geldt voor het gehele bestemmingsplan</p>	<p>Een onderbreking van de gevelwand van 6 meter wordt voldoende geacht om eventuele achterliggende hoven te ontsluiten. Grotere onderbrekingen zijn uit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk.</p> <p>Wonen is op veel locaties van de NDSM-werf – ook aan het water – toegestaan. Gezien de bijzondere stedenbouwkundige plek van B13 wordt vastgehouden aan een publieke en/of publiekstrekkende functie op deze plek.</p> <p>De functieaanduiding "steiger" op de verbeelding maakt realisatie van deze boardwalk mogelijk.</p> <p>Het pleidooi deze boardwalk ook de hoek om te zetten wordt niet overgenomen. Zie ook de beantwoording hierboven met betrekking tot artikel 5.</p> <p>Er geldt alleen een uitwerkingsplicht voor de bestemming Gemengd uit te werken (kavel B9). Bij de andere kavels zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het Investeringsbesluit opgenomen in een eindbestemming. Daar wordt aldus een directe bouwtitel geboden. Bij B9 kan een omgevingsvergunning voor bouwen alleen verleend worden nadat er een uitwerkingsplan is vastgesteld door het dagelijks bestuur. Dat uitwerkingsplan kan betrekking hebben op de hele kavel B9 of een deel daarvan. Artikel 13, lid 2 onder n is alleen relevant voor de uit te werken bestemming en geldt niet voor het gehele bestemmingsplan.</p>
--	---

<p>Artikel 16 Algemene bouwregels</p> <p>16.a Ondergronds parkeren dient ook mogelijk te zijn op GD-U.</p> <p>16.b lid 2 stelt een beperking aan overstekken en uitkragingen. Overschrijding van 1,5 m is een te minimale maat. Graag deze verruimen tot 3 m, ingeval tegenover een ontwikkeling ook woningbouw kan worden gerealiseerd; anders onbeperkt.</p> <p>Artikel 17 Algemene gebruiksregels</p> <p>17.g voor metrage wonen zie opmerkingen onder 'wonen'.</p> <p>17.j zie punt 'B-locatie en bereikbaarheid.</p> <p>17.k op kavel B9 dient de mogelijkheid aanwezig te zijn om het specifieke (ondergronds) parkeren voor de te realiseren dagelijkse detailhandel binnen dit kavel uit te kunnen voeren.</p>	<p>Zie beantwoording hierboven onder punt 8.</p> <p>In het bestemmingsplan is wat dit betreft aangesloten bij de gebruikelijke toegestane overschrijdingen van de regels.</p> <p>Zie beantwoording hierboven onder punt 8.</p>
<p>Conclusie:</p> <p>De zienswijze is niet tijdig ingediend en heeft geen aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen.</p> <p>Er hebben wel ambtshalve aanpassingen plaatsgevonden in de planregels die samenhangen met de hierboven naar voren gebrachte punten.</p>	

Adressant VI : VEBAN, vereniging van bedrijven in Amsterdam- Noord, dhr. E. Klomp

Samenvatting zienswijze		Beantwoording
1.	<p>Parkeren: In paragraaf 5.3.3 staat dat betaald parkeren wenselijk is. Zoals in het rapport van Goudappel Coffeng van 2011 is onderzocht is de parkeerdruk niet boven de 90 % waardoor betaald parkeren niet noodzakelijk is.</p>	<p>Op 27 augustus 2013 heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel Noord besloten een zwaarwegend advies af te geven aan het gemeentebestuur voor het invoeren van fiscaal parkeren op de NDSM-werf. Op 19 december 2013 heeft de gemeenteraad dit besluit bekrachtigd. Op 13 november 2013 heeft het dagelijks bestuur besloten dat het fiscaal parkeren op de NDSM-werf ingaat per 1 april 2014.</p>
2.	<p>Wasstraat Hulshoff: In paragraaf 8.34 staat dat de huurovereenkomst van de grond van de wasstraat met Hulshoff opgezegd wordt zodra woningbouw in het plangebied aan de orde is. In het bestemmingsplan wordt steeds genoemd dat bestaande ondernemers niet de dupe mogen worden van wijziging in de aard van het gebied. Door deze wijziging dupeert u deze ondernemer in het uitoefenen van zijn onderneming.</p>	<p>Het huurcontract van Hulshoff zal worden beëindigd op het moment dat de herontwikkeling van het plangebied in gang wordt gezet. De gronden waarop de wasstraat is gevestigd zijn essentieel voor de noodzakelijke herinrichting van de weg.</p>
3.	<p>Duurzaam warmtenet: In hoofdstuk 16 staat dat in het kader van de klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam nieuwe gebouwen aangesloten dienen te worden op het duurzame warmtenet. In het geval van kantoren en zakelijke bestemmingen is veelal niet de warmteaansluiting doorslaggevend maar de behoefte aan duurzame koude. Deze ondernemers worden in dit geval verplicht de koude op een niet duurzame wijze op te wekken. Graag dit nogmaals onderzoeken. Er zou hier moeten staan dat, indien er een even duurzaam alternatief gerealiseerd wordt waarbij tevens duurzame koude opgewekt wordt, de betreffende ondernemer niet gehouden is gebruik te maken van het koudenet (bijv dmv warmtekoude opslagsystemen of warmtepompsystemen).</p>	<p>De verplichte aansluiting op stadsverwarming is een onderwerp dat niet wordt geregeld dan wel verplicht gesteld in het bestemmingsplan.</p>
<p>Conclusie: deze zienswijze heeft geen aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen.</p>		

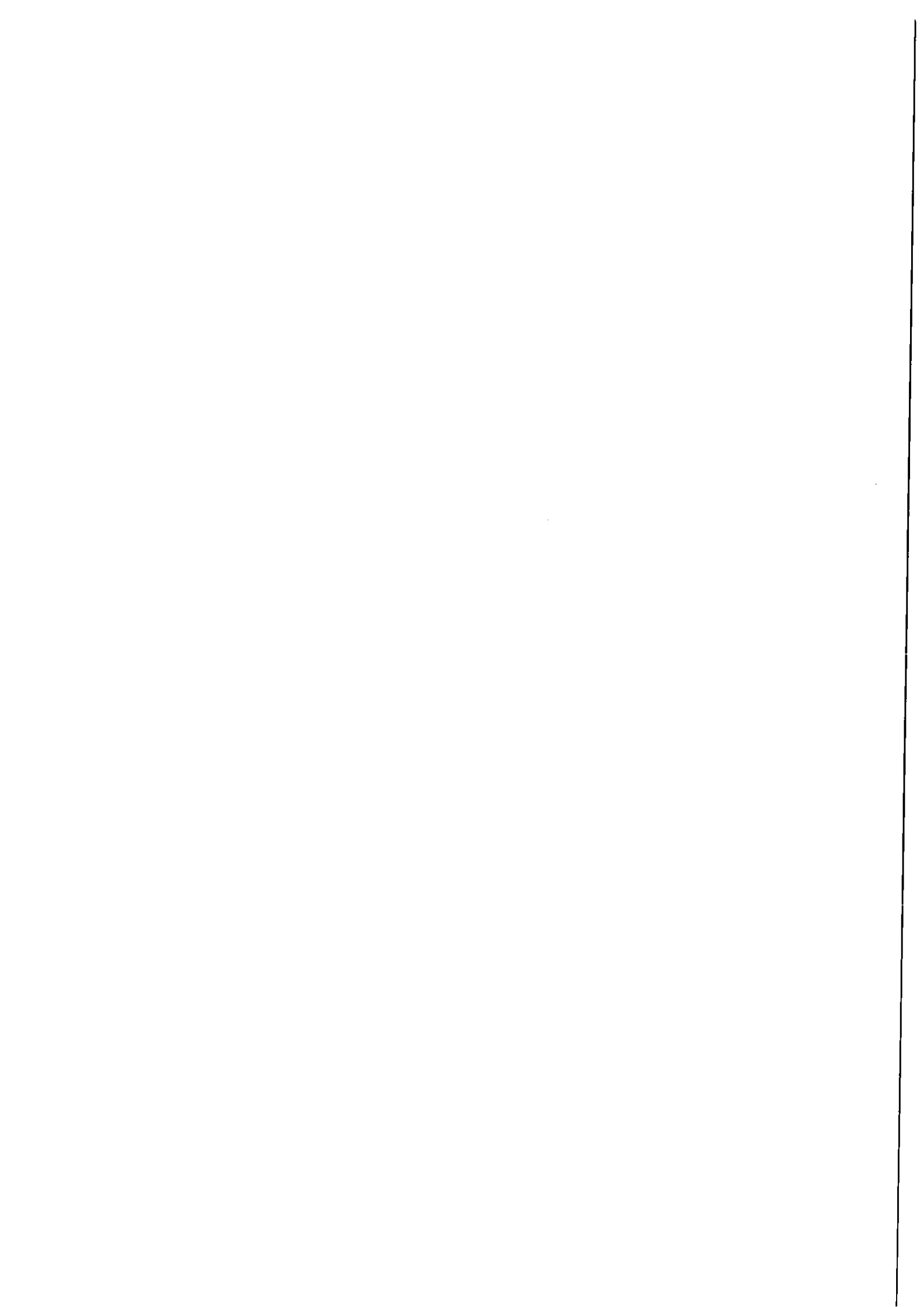
Adressant VII: Shipdock BV, dhr. F. van der Waal (zie ook beantwoording zienswijze III)

Samenvatting zienswijze		Beantwoording
1.	Shipdock is gelegen op het industrieterrein Cornelis Douwesterrein aan de T.T. Vasumweg 131 te Amsterdam en ligt op korte afstand van de gronden waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft.	zie beantwoording zienswijze III
	De door het nieuwe bestemmingsplan gecreëerde gebruiksmogelijkheden leiden tot een slechte ruimtelijke ordening, waarbij de scheiding tussen werken (de zwaardere industriële activiteiten van Shipdock) en wonen/recreatie onvoldoende is doorgevoerd. Het betreft de hiernavolgende milieucomponenten:	zie beantwoording zienswijze III
2.	Geurhinder: In hoofdstuk 15.1 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Geur. Shipdock wordt niet betrokken in de mogelijke geurbronnen, terwijl dit op basis van de werkzaamheden (verfspuiten in de buitenlucht) niet mag worden uitgesloten. Er wordt gesteld dat alle geurbronnen allemaal op een grotere afstand dan 500 meter van de NDSM-werf zijn gelegen, welke afstand de grootste aanbevolen richtafstand is voor het aspect geur op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Echter, als vanaf de oostelijke terreingrens van Shipdock een afstand van 500 meter wordt bepaald, valt globaal de helft van het bestemmingsplan binnen deze afstand.	zie beantwoording zienswijze III

3.	<p>Stofhinder: In hoofdstuk 15.2 van de toelichting wordt nader ingegaan op het aspect stof. Hier wordt Shipdock wel nader beschouwd als stofbron (stralen en spuiten in de buitenlucht). Er worden meerdere aannames gedaan, die niet rechtvaardigen dat stofhinder mag worden uitgesloten. Zo wordt gerefereerd aan een beoordeling door de GGD, waarin juist geen uitspraak over stof wordt gedaan, maar alleen over vluchtige organische stoffen (VOS). Er wordt voorts gesteld dat klachten afkomstig zijn uit een gebied op ca 700 meter ten noordwesten van het plangebied. Klachten over stof zijn sterk windrichting afhankelijk. Er wordt gesteld dat "gezien de heersende windrichting (noordelijke en noordoostelijke richting) de kans op onaanvaardbare hinder nog steeds als zeer gering wordt geacht." Deze aanname omtrent de heersende windrichting is onjuist, alle windrichtingen komen voor met juist een voorkeur voor zuidwesten-westen-noordwestenwind, welke met name belastend zijn voor het onderhavige bestemmingsplangebied.</p>	zie beantwoording zienswijze III
4.	<p>Geluidhinder: Er is een bijlage 9 toegevoegd met de benaming "Geluidonderzoek Piekbelasting". Hierin wordt beschreven wat de te verwachten piekniveaus ten gevolge van gritstralen bij Shipdock zullen zijn nabij de nieuw te realiseren woningen. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat gedurende de nachtperiode piekgeluiden van meer dan 60dB(A) optreden, welke in lijn met de methodiek in de "Handleiding Industrielawaai en Vergunningverlening" niet zijn toegestaan voor nieuwe situaties. Er wordt hierbij uitgegaan van werkzaamheden op het toekomstige, nog niet vergunde drijvende dok. Echter, naar de mening van appellant ontstaan door de realisatie van de woningen binnen het bestemmingsplan deze onacceptabele geluidsniveaus ook voor de bestaande (vergunde) situatie, waardoor Shipdock direct wordt beperkt in het uitoefenen van de werkzaamheden.</p>	zie beantwoording zienswijze III

5.	Concluderend stellen zij, dat Shipdock niet alleen in haar bestaande bedrijfsvoering wordt beperkt, maar ook de noodzakelijke groei en toekomstige ontwikkelingen zullen dan worden gefrustreerd. Tegelijkertijd geldt dat ter plaatse van de geprojecteerde woningen of andere gevoelige bestemmingen geen aanvaardbaar leefmilieu is verzekerd.	zie beantwoording zienswijze III
<p>Conclusie: deze zienswijze heeft aanleiding gegeven om het voorliggende plan gewijzigd vast te stellen, namelijk daar waar piekgeluiden boven 60 B(A) uitkomen wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen.</p>		

Bijlagen



Schram Advocaten Amsterdam

www.schramadvocatenamsterdam.nl

PER FALK
De Raad van
Stadsdeel Amsterdam Noord
t.a.v. mevrouw P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB AMSTERDAM

Willemsparkweg 114
1071 HN Amsterdam

Tel: 020 3053010
Fax: 020 3053019

AMSTERDAM, 5 november 2013

Onze referentie : Amstel Botel / Gemeente Amsterdam - 500275
Uw referentie :
E-mail : schram@schramadvocatenamsterdam.nl

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan NDSM-West

Geachte Raad,

Namens de besloten vennootschap Amstel Botel B.V., gevestigd te Amsterdam, voor deze procedure domicilie kiezende op mijn kantoor, dien ik hierdoor een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan NDSM-West zoals dat met ingang van 9 oktober 2013 ter visie ligt.

Cliënte is eigenaresse en exploitante het Botel dat sinds 2008 een vaste ligplaats heeft aan de oostzijde van de NDSM-Pier en daarmee centraal gelegen is in het plangebied. Cliënte is uit dien hoofde rechtstreeks in haar belangen geschaad doordat het Botel en haar ligplaats niet in het bestemmingsplan is opgenomen.

Havenatlas

Formeel gebrek

In paragraaf 4.1 van de toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas die als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van de toelichting. De Havenatlas maakt evenwel geen deel uit van de ter visie gelegde stukken en voor zover cliënte bekend, is de Havenatlas ook nog niet vastgesteld. Dit is een formeel gebrek aangezien in het toepasselijke artikel 3.11Abw is bepaald dat het ontwerp van het te nemen besluit met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie moeten worden gelegd. De Havenatlas is onmiskenbaar een stuk als hier bedoeld en

Schram Advocaten Amsterdam

wordt bovendien expliciet als bijlage bij de Toelichting genoemd. Reeds op grond van dit formele gebrek behoort het bestemmingsplan niet te worden vastgesteld. Het ontwerp zal opnieuw maar dan compleet ter visie moeten worden gelegd nadat de Havenatlas is vastgesteld.

Inhoudelijk

In de Toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas. Het bestemmingsplan is kennelijk de concrete vertaling van het in de Havenatlas vastgelegde beleid met betrekking tot de in de Toelichting genoemde ambitie om het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water, geclusterd rond de pieren. Cliënte is als belanghebbende betrokken geweest bij het overleg ter voorbereiding op de totstandkoming van de Havenatlas. Voor zover cliënte bekend is de Havenatlas nog niet vastgesteld. Zowel wegens het ontbreken van de Havenatlas bij de ter visie gelegde stukken als vanwege het feit dat de Havenatlas nog niet bestuurlijk is vastgesteld, kan thans niet getoetst worden of de uitwerking daarvan in het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Havenatlas. Het ontbreken van een vastgestelde Havenatlas is derhalve niet alleen een formeel vormverzuim maar maakt het ook onmogelijk het bestemmingsplan inhoudelijk te beoordelen.

Ligplaats en Botel zijn in het bestemmingsplan niet opgenomen

Kern van de bezwaren van cliënte is dat de ligplaats van het Botel en het Botel zelf in het bestemmingsplan niet positief zijn bestemd. In artikel 12.2 sub c onder 3 van de Regels wordt immers iedere hotelfunctie (categorie V) uitgesloten. Cliënte heeft tegen het niet-opnemen van de ligplaats en het Botel in het bestemmingsplan bezwaar. Ter onderbouwing daarvan wordt het volgende aangevoerd.

Huidige status Botel en ligplaats; vrijstelling art.19 WRO en omgevingsvergunning 2012

De huidige ligplaats en het Botel zijn volstrekt legaal. Op 26 oktober 2006 is in verband met de verplaatsing van het Botel van het Oosterdok naar Amsterdam-Noord via een artikel 19 WRO-procedure vrijstelling verleend van het bestemmingsplan voor het hebben van een ligplaats op de huidige locatie, zulks met een instandhoudingstermijn tot uiterlijk 1 januari 2016.

Bij besluit van 24 mei 2012, kenmerk OLO281771\Z11-40660\31903 (bijlage 1) is aan cliënte een (niet termijn-gebonden) omgevingsvergunning verleend voor het plaatsen van 5 suites op het dak van de hotelboot Amstel Botel. Daarbij is in de bijlage "Toetsresultaten" het volgende overwogen:

Met betrekking tot de motivering merken wij (DB) evenwel op dat het Botel past in de transformatieproces en dynamiek van de omliggende terreinen. De hotelboot heeft een stimulerende werking op de verdere ontwikkelingen en activiteiten op het gebied van horeca, recreatie en cultuur.

De directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening heeft namens B&W ingestemd met de verlening van de omgevingsvergunning. Hij merkt op:

Schram Advocaten Amsterdam

*Het initiatief is getoetst aan de structuurvisie 2040 en andere relevante beleidsinstrumenten.
Het plan voor de bouw van 5 suites geeft de DRO geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.*

Reeds op grond van de nog zeer recent verleende omgevingsvergunning mag cliënte er op vertrouwen dat het Botel en haar ligplaats in het bestemmingsplan positief zullen worden bestemd, temeer daar in de Toelichting iedere motivering voor een andersluidende beslissing ontbreekt. Voorts mag cliënte, gezien de aangehaalde uitspraak van DRO, er op vertrouwen dat Botel en ligplaats eveneens in de door de Centrale Stad vast te stellen Havenatlas zullen worden opgenomen en dat het bestemmingsplan het beleid van de Havenatlas volgt.

Strijd met Toelichting

Blijkens de Toelichting, paragraaf 4.1 onder *Haven*, punt 2, worden in de Havenkom ligplaatsen aangeboden voor schepen die bijdragen aan het ontstaan van een levendig en aantrekkelijk waterprogramma. Het Botel voldoet blijkens de motivering bij de omgevingsvergunning aan dit criterium. Eveneens voldoet het Botel aan de criteria dat sprake moet zijn van echte, varende schepen die aantrekkelijk zijn qua oorspronkelijk scheepstypologie. Het Botel is een varend schip dat is ingeschreven in het Schepenregister en het heeft een meetbrief. Het Botel heeft onmiskenbaar een unieke typologie.

Blijkens het volgende punt behoeft niet te worden voldaan aan het criterium dat de functie watergebonden moet zijn aangezien een uitzondering wordt gemaakt voor schepen die door unieke beleving een toegevoegde waarde voor de werf opleveren waarbij, naast schepen met een horecafunctie, een hotel-cruiseschip als voorbeeld wordt genoemd. De Toelichting lijkt haast te zijn toegeschreven op de Botel en haar ligplaats. In artikel 12 van de regels wordt evenwel iedere hotelfunctie (horeca categorie V) uitgesloten.

De ligplaats en het Botel passen eveneens in het Hotelbeleid van de gemeente Amsterdam zoals dat in hoofdstuk 3.4 van de Toelichting wordt beschreven. De locatie van het Botel draagt bij aan de spreiding van hotels over de stad, als budget-hotel draagt het Botel bij aan de differentiatie naar de verschillende hotelklassen en er is sprake van realisatie van nieuwe en vernieuwende hotelconcepten met een vraagaantrekkende werking. Het Botel heeft een uitstekende bezettingsgraad van meer dan 75% op jaarbasis.

De conclusie moet dan ook zijn dat de aanwezigheid van het Botel en haar ligplaats niet strijdig zijn met het in de Toelichting beschreven beleid met betrekking tot de Havenkom en het vigerende Hotelbeleid.

Artikel 12 Regels

In artikel 12.2 sub c onder 3 van de Regels geldt ten aanzien van de vaste ligplaatsen voor boten en schepen dat slechts de horecacategorieën I, II en IV zijn toegestaan. De hotelfunctie, categorie V, ontbreekt als toegestane functie. Daarmee is deze regel strijdig met de Toelichting alwaar wel hotelschepen als toelaatbare functie zijn genoemd.

Aan de bezwaren van cliënte kan worden tegemoetgekomen door hier de categorie Horeca V aan de toegelaten functies toe te voegen.

Schram Advocaten Amsterdam

Conclusie:

Het ontwerpbestemmingsplan is niet ter visie gelegd overeenkomstig de wettelijke bepalingen aangezien een belangrijk stuk dat als bijlage bij de Toelichting tot de planstukken behoort, de Havenatlas, ontbreekt. Het bestemmingsplan mag voorts niet worden vastgesteld voordat de Havenatlas is vastgesteld en met de overige planstukken ter visie is gelegd aangezien het bestemmingsplan de juridisch-bindende uitwerking is van het beleidsstuk de Havenatlas.

De ligplaats en de boot waarop de hotelfunctie is gevestigd, passen binnen de bestemming Water zoals dat in de toelichting is verwoord. De hotelfunctie is evenwel ten onrechte niet bestemd doordat de horeca-categorie V in artikel 12.2 sub c onder 3 niet als toelaatbare functie is vermeld.

Namens cliënte verzoek ik u het bestemmingsplan niet vast te stellen dan nadat het ontwerpbestemmingsplan met de vastgestelde Havenatlas opnieuw ter visie is gelegd althans bij de vaststelling van het bestemmingsplan in artikel 12.2 sub c onder 3 van de Regels aan de toegelaten functies de hotelfunctie categorie V toe te voegen.

Hoogachtend,



S.L. Schram

Bezoekadres
Bulkslotermeerplein 2000
1026 XL Amsterdam

Postbus 37608
1030 BB Amsterdam
Telefoon: 14 020
Fax: 020 634 9340
www.noord.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Retouradres: Postbus 37608 1030 BB Amsterdam

MMX architecten
t.a.v. de heer A. van Ruyven
Vijzelstraat 72 4.22
1017HL AMSTERDAM



24 MEI 2012

Datum
Ons kenmerk OLO281771\Z11-40660\31903
Uw Kenmerk 1108
Behandeld door Ing. D de Bode
Doorkiesnummer 020 634 9364
E-mail d.de.bode@noord.amsterdam.nl

Onderwerp besluit inzake de aanvraag om een omgevingsvergunning NDSM-pier 3

Geachte heer van Ruyven,

Op 22 december 2011 hebben wij van uw opdrachtgever een aanvraag ontvangen om een omgevingsvergunning eerste fase voor een project op het perceel NDSM-pier 3. Het project betreft het plaatsen van 5 suites op het dak van de hotelboot Amstel Botel. De aanvraag om een omgevingsvergunning heeft betrekking op de activiteit "handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening".

Besluit

Wij besluiten hierbij, gelet op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor):

aan Amstelbotel BV een omgevingsvergunning te verlenen voor de activiteit: "handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening"; voor zover dit betrekking heeft op het plaatsen van vijf suites op het dak van de hotelboot,

een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende bescheiden zoals vermeld in de lijst met "Bescheiden".

Aanwijzingen

Wij wijzen u graag op een aantal zaken die wellicht voor u van belang zijn. In de bijlage "Aanwijzingen" is een en ander verwoord.

Toetsingsgronden

De aanvraag is getoetst aan de relevante artikelen in de Wabo en het Bor. Voor de motivering van dit besluit wordt verwezen naar de bijlage "Toetsresultaten". Deze bijlage maakt deel uit van dit besluit.

Proces

Dit besluit is voorbereid met toepassing van de uitgebreide procedure. Er zijn geen aanvullende gegevens gevraagd. De beslistermijn is niet verlengd.

W

Kenmerk 281771131903
Pagina 2 van 6

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Ter Inzage legging en zienswijzen

Een ontwerp van de beslissing op uw aanvraag om een omgevingsvergunning heeft vanaf 27 maart 2012 gedurende zes weken ter Inzage gelegen. Tegen dit ontwerp zijn geen zienswijzen Ingebracht, zodat de definitieve beslissing niet afwijkt van het ontwerp.

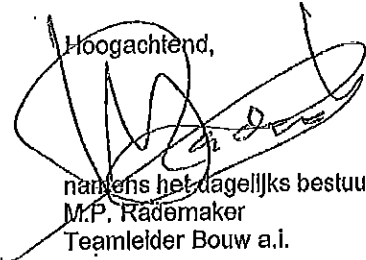
Aanhouden

Zoals aangegeven in de bijlage "Toetsresultaten", hoeft de beslissing op de aanvraag om een omgevingsvergunning niet te worden aangehouden.

Nadere Informatie

Indien u over deze brief nadere informatie wenst, kunt u ons bereiken per telefoon of per email (de contactgegevens staan boven in deze brief).

Hoogachtend,



namens het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam,
M.P. Rademaker
Teamleider Bouw a.i.

Inwerkingtreding en beroep

Dit besluit treedt in werking met Ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij binnen de beroepstermijn een verzoek om schorsing (voorlopige voorziening) is Ingediend bij de voorzieningenrechter van de rechtbank; in dat geval treedt het besluit niet eerder in werking dan nadat op het verzoek om schorsing (voorlopige voorziening) is beslist. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden binnen zes weken nadat het besluit ter Inzage is gelegd, tegen dit besluit een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de rechtbank te Amsterdam. Het beroepschrift dient ten minste te bevatten de naam en adres van de Indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift is gericht en de gronden van het beroep. Het beroepschrift dient (met een afschrift van het besluit waartegen beroep wordt gemaakt) te worden gezonden aan: rechtbank Amsterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hieraan zijn kosten (griffierecht) verbonden. Dit beroepschrift heeft geen schorsende werking. Indien beroep is Ingesteld bij de rechtbank, kan aan de voorzieningenrechter van de rechtbank worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen. Het verzoek om voorlopige voorziening dient (met een afschrift van het besluit en het Ingediende beroepschrift) te worden gezonden aan: voorzieningenrechter rechtbank Amsterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hieraan zijn kosten (griffierecht) verbonden.

Deze vergunning wordt in twee fasen verleend. Beide fasen treden op dezelfde dag in werking. Dit is de laatste van de dagen waarop beide afzonderlijke beschikkingen in werking zouden treden.

Kenmerk 281771\31903
Pagina 3 van 6

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Lijst met "Bescheiden"

nummer	datum	omschrijving	opmerkingen
		Toetsresultaten	
		Aanwijzingen	
	23-12-2012	aanvraagformulier omgevingsvergunning	
SI-00	23-12-2012	Bestaande situatie	
SI-01	23-12-2012	Nieuwe situatie	
	19-01-2012	Ruimtellijke onderbouwing Botel ter plaatse van NDSM-pler 3	

Kenmerk 281771\31903
Pagina 4 van 6

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Bijlage "Toetsresultaten"

De activiteit: "handelen in strijd met regels voor de ruimtelijke ordening"

(Wabo, artikel 2.1, lid 1, onder c)

Deze activiteit heeft betrekking op een uitbreiding van de bestaande boot met horecafunctie met 5 hotelkamers op het dak.

Strijd met bestemmingsplan of beheersverordening

(Wabo, artikel 2.12, lid 1, onder a) en lid 2))

De activiteit vindt plaats in een gebied waar het bestemmingsplan "Cornelis Douwesterrein" van kracht is.

De gronden waarop de activiteit plaatsvindt zijn daarin bestemd voor "Water" en nader aangeduid met "Vw".

Het gebruik van de gronden is in strijd met artikel 8 lid 1 van de voorschriften in dit bestemmingsplan ten aanzien van het beoogd gebruik op de plaatselijke bestemming "Water".

Vergunningvrij

(Wabo, artikel 2.1, lid 3; Bor, artikel 2.3 en de daarbij behorende bijlage II, artikel 2, in samenhang met de artikelen 4a en 5)

Het project voldoet niet geheel of gedeeltelijk aan de criteria die in de bijlage zijn vermeld, zodat voor het onderdelen een omgevingsvergunning nodig is.

Voor de vergunningplichtige onderdelen geldt:

Projectbesluit

(Wabo, artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3)

Ruimtelijke onderbouwing

In een Ruimtelijke Onderbouwing (zie bijlage) heeft de aanvrager gemotiveerd waarom de onderhavige activiteit op deze locatie ruimtelijk toelaatbaar is. Met betrekking tot die motivering merken wij evenwel op dat het Botel past in de transformatieproces en dynamiek van de omliggende terreinen. De hotelboot heeft een stimulerende werking op verdere ontwikkelingen en activiteiten op het gebied van horeca, recreatie en cultuur.

Vooroverleg

Het overleg als bedoeld in artikel 6.18 van het Bor en artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening met 'betrokken gemeenten en waterschappen en met diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn' heeft geleid tot een reactie van:

- de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening (namens B&W van Amsterdam) merkt het volgende op, "het Initiatief is getoetst aan de structuurvisie 2040 en andere relevante beleidsinstrumenten. Het plan voor de bouw van 5 suites geeft de DRO geen aanleiding tot het maken van opmerkingen".

Goede ruimtelijke ordening

Geconcludeerd kan worden dat er geen sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening, zodat de omgevingsvergunning kan worden verleend.

Verklaring van geen bedenkingen

Gelet op het bepaalde in Wabo, artikel 2.27, lid 1, Bor, artikel 6.5, leden 1 en 3 en het besluit van de stadsdeelraad van stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam, nummer 24, van 24 november 2010, is in het onderhavige geval geen verklaring van geen bedenkingen van de stadsdeelraad van stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam nodig.

Strijd met exploitatieplan

(Wabo, artikel 2.12, lid 1, onder b)

De activiteit vindt plaats in een gebied waar geen exploitatieplan van kracht is.

Kenmerk 281771\31903
Pagina 5 van 6

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Strijd met regels krachtens artikel 4.1, derde lid of 4.3, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening

(Wabo, artikel 2.12, lid 1, onder c)

De activiteit vindt plaats in een gebied waar de provinciale verordening 'Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie' van kracht is; deze verordening is op 3 november 2010 in werking getreden. De verordening bevat geen regels als bedoeld in artikel 4.1, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening.

De activiteit vindt plaats in een gebied waar het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening van kracht is; deze maatregel is op 30 december 2011 in werking getreden. De maatregel bevat geen regels als bedoeld in artikel 4.3, derde lid van de Wet ruimtelijke ordening.

Strijd met voorbereidingsbesluit

(Wabo, artikel 2.12, lid 1, onder d)

De activiteit vindt plaats in een gebied waar het voorbereidingsbesluit "NDSM werf" van kracht is. Dit besluit is op 30 juni 2011 in werking getreden.

Er zijn geen voorschriften gegeven in het voorbereidingsbesluit. Het voornemen is geen ongewenste ontwikkeling in het bestemmingsplangebied.

Kenmerk 281771\31803
Pagina 6 van 6

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Bijlage "Aanwijzingen"

Omgevingsvergunning voor andere activiteiten

Het is denkbaar dat voor andere activiteiten een omgevingsvergunning nodig is. Zo kan het zijn dat u, tijdens de sloopwerkzaamheden, toch asbest aantreft, of toch beschermde planten of dieren aantreft. In die (en andere) gevallen dient u een aanvullende omgevingsvergunning aan te vragen.

Een omgevingsvergunning kunt u aanvragen via www.omgevingsloket.nl.

Aansprakelijkheid

Kosten aan het herstel van schade aan eigendommen van de gemeente Amsterdam (waaronder kabels en leidingen) door bouwwerkzaamheden moeten door de vergunninghouder op eerste aanzegging van het dagelijks bestuur worden vergoed.

Burgerlijk wetboek

Zonder toestemming van de eigenaar van het naburige erf is het niet toegestaan om binnen twee meter van de erfgrens muuropeningen, vensters, balkons e.d. te hebben waardoor u op het naburige erf kunt kijken.

Mogelijke gevolgen voor het erfpachtcontract

De activiteiten kunnen gevolgen hebben voor uw bestaande erfpachtcontract. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de afdeling Vastgoed en erfpacht van het stadsdeel Noord van de gemeente Amsterdam, telefoon 14020.

Melding brandveilig gebruik

Voor een gebouw waarin een gelijkwaardige oplossing als bedoeld in artikel 1.4, eerste lid van Besluit brandveilig gebruik bouwwerken wordt toegepast, meer dan 50 personen gelijktijdig aanwezig zullen zijn, of kamergewijze verhuur plaats vindt, is overeenkomstig artikel 2.12.1 van het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken een gebruiksmelding vereist. Een gebruiksmelding moet minimaal 4 weken voor ingebruikname van het gebouw worden ingediend bij de afdeling Vergunningen, team Bouw van het stadsdeel Noord van de gemeente Amsterdam, telefoon 14020 of via www.omgevingsloket.nl.

Exploitatievergunning en/of vergunning op grond van de Drank- en Horecawet

Indien het gebouw een horecagelegenheid betreft of er alcoholhoudende dranken worden geschonken kan hiervoor een exploitatievergunning op grond van de Algemeen Plaatselijke Verordening en/of een vergunning op grond van de Drank- en Horecawet nodig zijn. Deze vergunning(en) moet u apart aanvragen. Voor meer informatie kunt u terecht bij het Servicecentrum van de afdeling Vergunningen.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Ruimtelijke onderbouwing Botel ter plaatse van NDSM-pier 3

23 december 2011

BOTEL



Behoort bij de beschikking van het
Dagelijks Bestuur van het
Stadsdeel Amsterdam-Noord

d.d. 24 MEI 2012

Z 1 1 / 4 0 6 6 0 2012 23 DEC. 2011



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Amsterdam-Noord

Antwoordkaart gereedmelding bouwwerkzaamheden

24 MEI 2012

Op (datum)..... is er een bouwvergunning afgegeven voor het gebouw aan de/het....., onder nummer: 010 281971

Hierbij wil ik u mededelen dat de werkzaamheden gereed zijn op:.....

113

Volgens de bouwverordening art. 4.14 geldt een verbod tot Ingebruikneming indien het bouwwerk niet is gereedgemeld bij Afdeling Vergunningen / Bouw en indien er gebouwd is in afwijking van de vergunning.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Amsterdam-Noord

Antwoordkaart start bouwwerkzaamheden

24 MEI 2012

Op (datum)..... is er een bouwvergunning afgegeven voor het gebouw aan de/het....., onder nummer: 010 281971

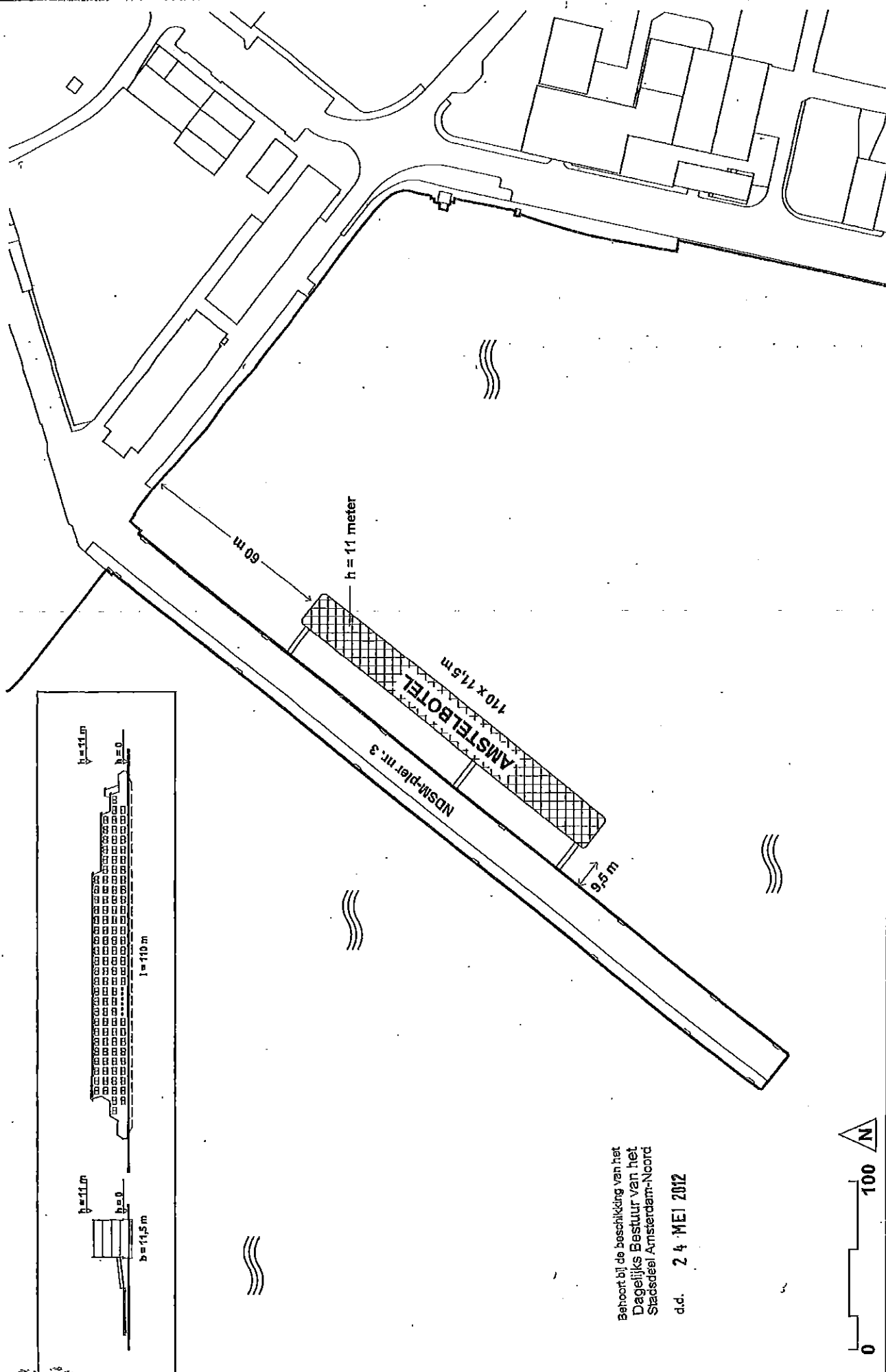
De start van de bouwwerkzaamheden staat gepland voor:.....

Verantwoordelijk voor de uitvoering van de bouw is:

- Firmanaam:.....
- Persoon:.....
- Tel. & Fax:.....
- Adresgegevens:.....

112

Volgens art. 4.5 van de bouwverordening dient Afdeling Vergunningen / Bouw, tenminste twee dagen voor de aanvang van de bouwwerkzaamheden, daarvan in kennis te worden gesteld.



werknr. T111
 schaal 1:1000
 datum 23-12-2011
 211 / 40660

gevac. gewb.
 gewb.
 gew.c
 23 DEC. 2011

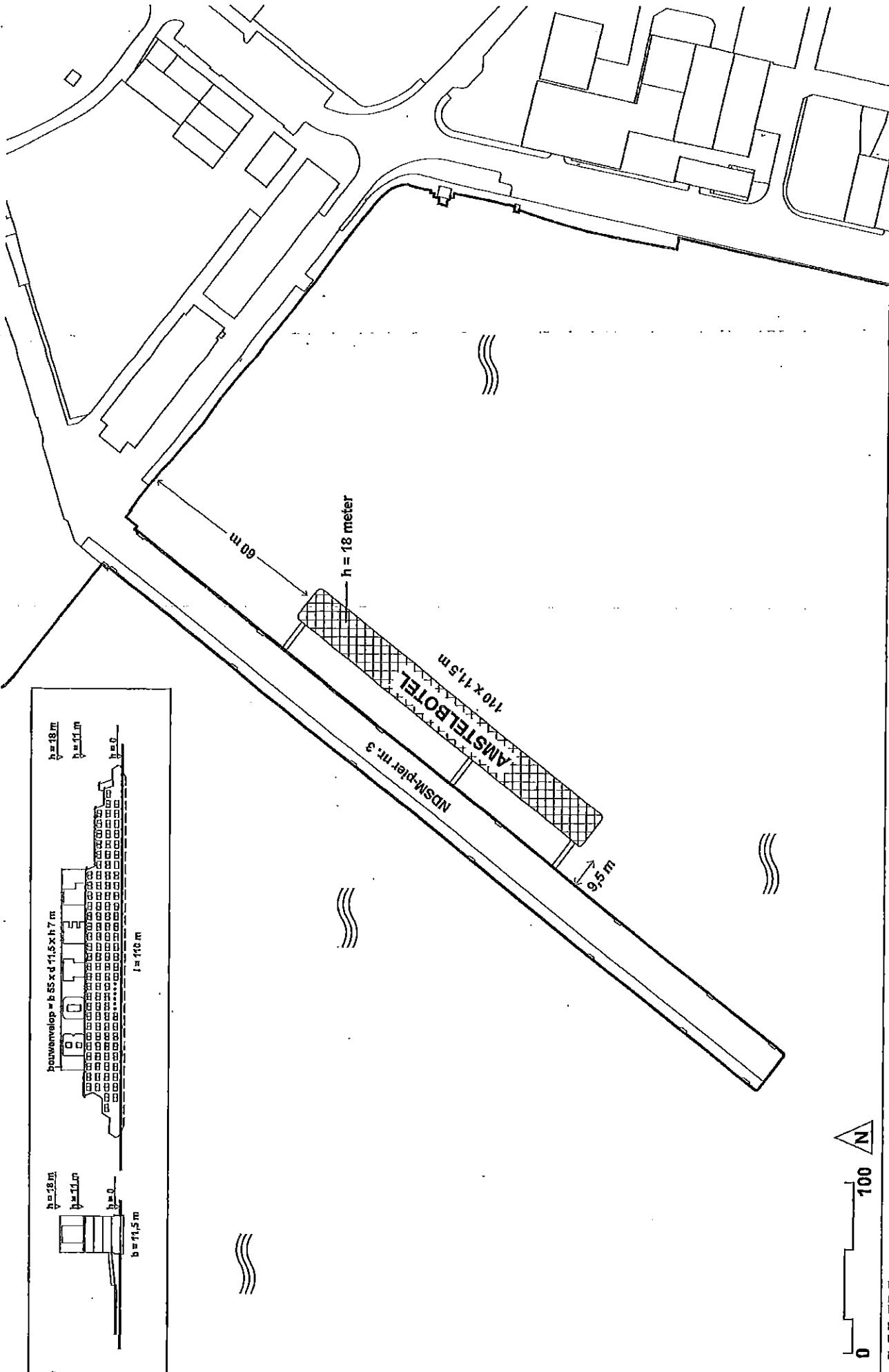
loftletters Amstelbotel
BESTAANDE SITUATIE

project
 specificatie



MMX architecten
 vliedlaan 72, 1017 JL Amsterdam

Behoort bij de beschikking van het
 Dagelijks Bestuur van het
 Stadsdeel Amsterdam-Noord
 d.d. 24 MEI 2012



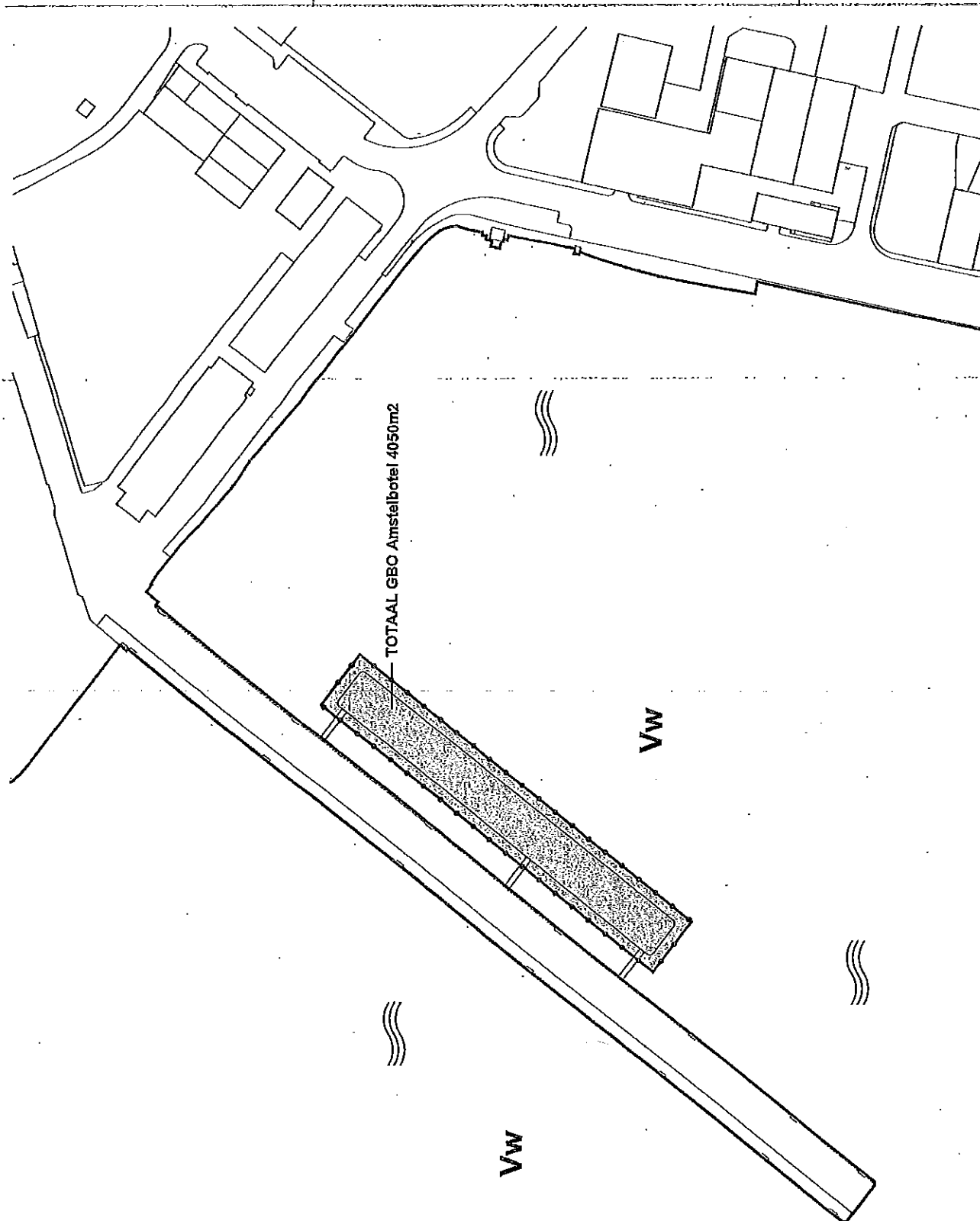
SI-01
 111-11122-2011
23 DEC. 2011

versnr. 1111
 schaal 1:1000
 datum 23-12-2011
 gew.a: gew.b: gew.c:
 Z 1 1 / 4 0 6 6 0 2012

loftletters Amstelhotel
NIEUWE SITUATIE

project:
 specificatie:

MMX architecten
 vliegveld 72, units 422
 1017 HL Amsterdam



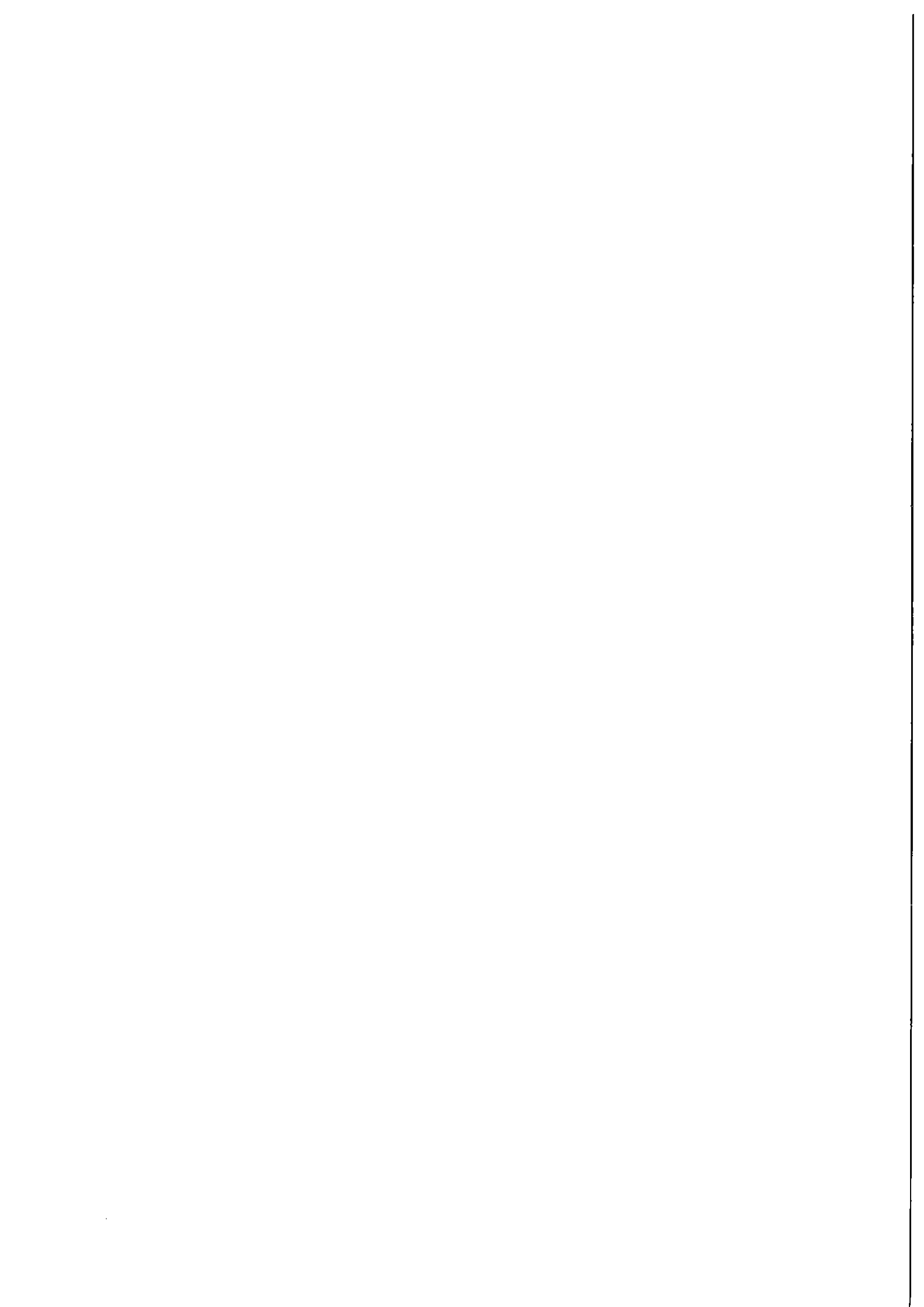
SI-02

werknr. 1111 gewax
 schaal 1:1000 gew.la.
 datum 23-12-2011 gew.c.
 211 / 4 0 6 0 2012

23 DEC. 2011

project **loftletters Amstelhotel**
 specificatie **OVERZICHTSTEKENING**

MMX architecten
 v/broek 72, hof 422
 1017 HL Amsterdam



Schram Advocaten Amsterdam

www.schramadvocatenamsterdam.nl

PER FALK
De Raad van
Stadsdeel Amsterdam Noord
t.a.v. mevrouw P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB AMSTERDAM

Willemsparkweg 114
1071 HN Amsterdam

Tel: 020 3053010
Fax: 020 3053019

AMSTERDAM, 4 november 2013

Onze referentie : Tallship B.V. / Gemeente Amsterdam - 500275

Uw referentie :

E-mail : schram@schramadvocatenamsterdam.nl

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan NDSM-West

Geachte Raad,

Namens de besloten vennootschap Tallship B.V., gevestigd te Amsterdam, voor deze procedure domicilie kiezende op mijn kantoor, dien ik hierdoor een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan NDSM-West zoals dat met ingang van 9 oktober 2013 ter visie ligt.

Cliënte is eigenaresse van het schip "Pollux", dat sinds enige tijd vaste ligplaats heeft aan de westzijde van de NDSM-Pier en daarvoor aan de oostzijde, en daarmee centraal gelegen in het plangebied. Cliënte is uit dien hoofde rechtstreeks in haar belangen geschaad doordat de (ligplaats) van de Pollux niet in het bestemmingsplan is opgenomen en in artikel 12.3 sub c onder 2 bepaald is dat aan de westzijde van de NDSM-Pier schepen tot een lengte van slechts maximaal 40 m ligplaats kunnen hebben met een hoogte van slechts 8 m.

Havenatlas

Formeel gebrek

In paragraaf 4.1 van de toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas die als bijlage 4 onderdeel uitmaakt van de toelichting. De Havenatlas maakt evenwel geen deel uit van de ter visie gelegde stukken en voor zover cliënte bekend, is de Havenatlas ook nog niet

Schram Advocaten Amsterdam

vastgesteld. Dit is enerzijds een formeel gebrek aangezien in het toepasselijke artikel 3.11Abw is bepaald dat het ontwerp van het te nemen besluit met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie moeten worden gelegd. De Havenatlas is onmiskenbaar een stuk als hier bedoeld en wordt bovendien expliciet als bijlage bij de Toelichting genoemd. Reeds op grond van dit formele gebrek behoort het bestemmingsplan niet te worden vastgesteld. Het ontwerp zal opnieuw maar dan compleet ter visie moeten worden gelegd nadat de Havenatlas is vastgesteld.

Inhoudelijk

In de Toelichting wordt verwezen naar de Havenatlas. Het bestemmingsplan is kennelijk de concrete vertaling van het in de Havenatlas vastgelegde beleid met betrekking tot de in de Toelichting genoemde ambitie om het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water, geclusterd rond de pieren. Voor zover cliënte bekend is de Havenatlas nog niet vastgesteld doch cliënte heeft van ambtelijke zijde vernomen dat de Pollux daarin wel is opgenomen. Zowel wegens het ontbreken van de Havenatlas bij de ter visie gelegde stukken als vanwege het feit dat de Havenatlas nog niet bestuurlijk is vastgesteld, kan thans niet getoetst worden of de uitwerking daarvan in het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Havenatlas. Waarschijnlijk sluit het bestemmingsplan niet aan op de Havenatlas. Het ontbreken van een vastgestelde Havenatlas is derhalve niet alleen een formeel vormverzuim maar maakt het ook onmogelijk het bestemmingsplan te inhoudelijk beoordelen.

Ligplaats en Pollux zijn in het bestemmingsplan niet opgenomen

Kern van de bezwaren van cliënte is dat de ligplaats van de Pollux en de Pollux zelf in het bestemmingsplan niet positief zijn bestemd althans dat op grond van de regel omtrent de maximale lengte en hoogte van een schip de Pollux aan de westzijde van de NDSM-Pier geen ligplaats kan innemen.

In artikel 12.2 sub c onder 2 van de Regels is de maximale scheepslengte bepaald op 40 meter de hoogte op 8 meter. De Pollux steekt zowel qua lengte als qua hoogte ver boven deze maten uit en is daarmee feitelijk wegbestemd. Cliënte heeft bezwaar tegen het niet-opnemen van de ligplaats en de Pollux in het bestemmingsplan.

De Pollux heeft op de waterlijn een lengte van 60 m en een lengte over alles (LOA) van 75m. De LOA is de lengte inclusief boegspriet, voorsteven en spiegel aan de achterzijde die vanaf het raakpunt met het water ver overhangen en daarmee de LOA langer maken dan de waterlengte. Onduidelijk is wat met de maximale lengte van een schip wordt bedoeld: LOA of water lengte. In beide gevallen wordt de maximale maat door de Pollux ver overschreden.

Ook voor wat betreft de hoogte is de regeling onduidelijk. Is deze inclusief of exclusief mast? Zonder nadere regeling moet worden aangenomen dat, wanneer alleen over hoogte wordt gesproken, de hoogte inclusief masten wordt bedoeld. De masten van de Pollux hebben een lengte van ca. 40 boven water. De opbouw van het schip komt op ca. 4,50 m.

Cliënte vraagt zich overigens af wat de ruimtelijke relevantie is van opnemen van een maximale lengte en maximale hoogte voor schepen in een bestemmingsplan. Voor schepen die permanent een vast ligplaats innemen kan cliënte zich nog een regeling over de maximale lengte voorstellen maar waarom dan ook de hoogte moet worden gemaximeerd, ontgaat haar. Tussen de lengte van een schip en de hoogte van zowel de opbouw als haar masten bestaat een

Schram Advocaten Amsterdam

zekere, zo men wil natuurlijke, verhouding. Als een schip met een bepaalde lengte is toegestaan, moet ook de daarbij behorende hoogte van de opbouw en mastlengte worden aanvaard.

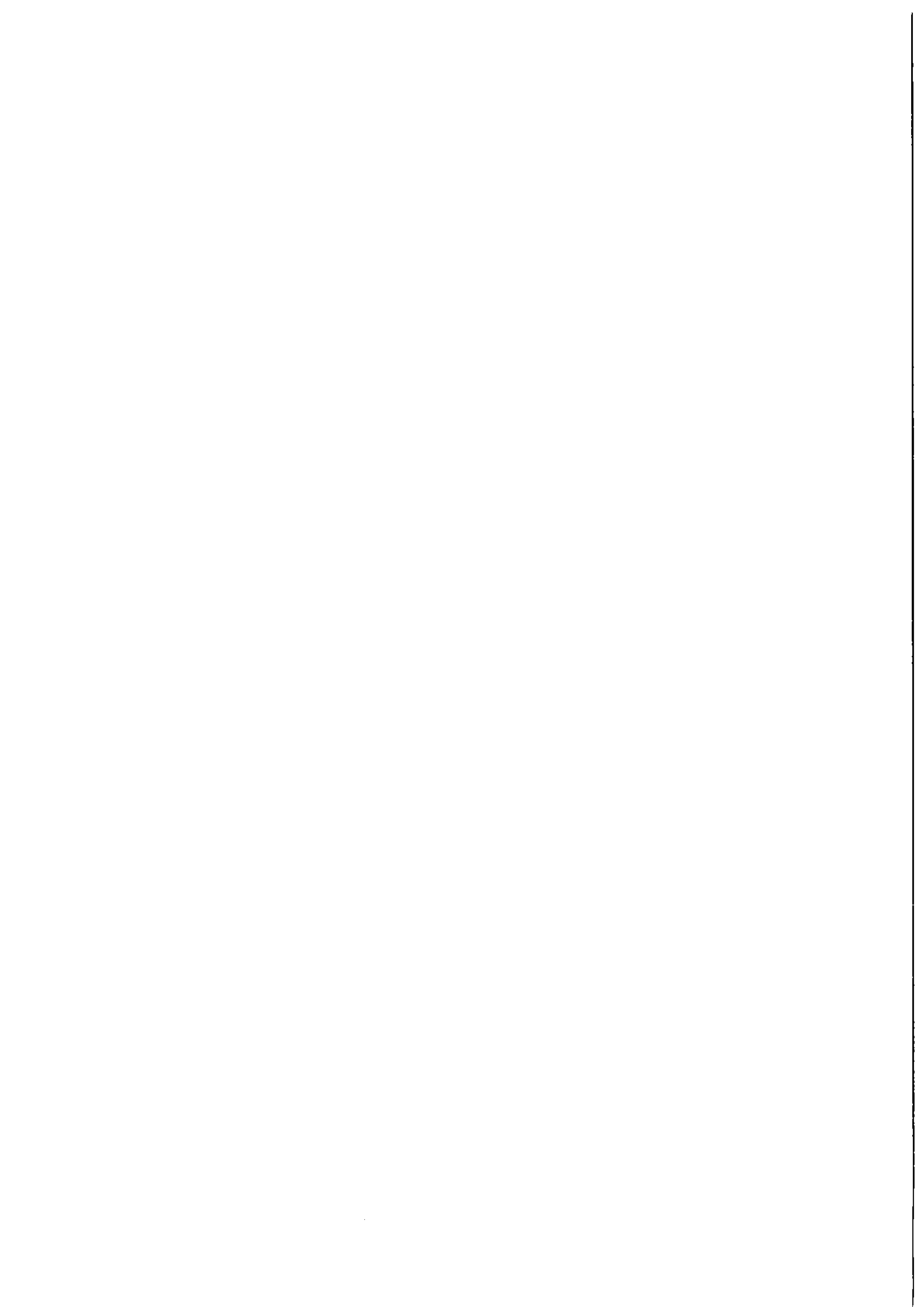
In de thans voorliggende regeling geldt de maximale scheepslengte ook voor schepen die aan de westzijde van de NDSM-Pier geen vaste ligplaats innemen. Dit sluit het innemen van een ligplaats voor korte duur door een groter schip, dat qua uitstraling heel goed bij het gebied zou passen uit. Een adequate motivering voor deze beperking wordt nergens gegeven.

Namens cliënte verzoek ik u bij de vaststelling van het bestemmingsplan artikel 12.3 sub c onder 2 van de Regels te schrappen

Hoogachtend,



S.L. Schram



213-
52819



Deelraad van stadsdeel Noord
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam
t.a.v. mevrouw P. Vrijman

Niron Staal Amsterdam bv
T.T. Vasumweg 125
P.O. Box 37201
1030 AE Amsterdam
Phone +31 (0)20 - 6333031
Fax +31 (0)20 - 6313221
www.nironstaal.nl
info@nironstaal.nl

AANGETEKEND

Onderwerp: Zlenswijze ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West

Geachte mevrouw Vrijman,

Het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West (kenmerk NL.IMRO.0363.N1011BPSTD.OW01) en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden liggen met bijbehorende stukken met ingang van 9 oktober 2013 gedurende een termijn van zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen zlenswijzen kenbaar worden gemaakt. Shipldock Amsterdam en Niron Staal Amsterdam, hierna te noemen Shipldock, maken van deze gelegenheid gebruik.

Shipldock is gelegen op het industrieterrein Cornelis Douwesterrein aan de t.t. Vasumweg 131 te Amsterdam. Onze inrichting ligt op korte afstand van de gronden waarop het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West betrekking heeft. Vanuit die situatie hebben wij de voorgenomen veranderingen nauwgezet bestudeerd.

Wij zijn tot de conclusie gekomen, dat de door het nieuwe bestemmingsplan gecreëerde gebruiksmogelijkheden leiden tot een slechte Ruimtelijke Ordening, waarbij de scheiding tussen werken (de zwaardere industriële activiteiten van Shipldock) en wonen/recreatie onvoldoende is doorgevoerd. Het betreft de volgende milieucomponenten:

- **geurhinder:** In hoofdstuk 15.1 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Geur. Shipldock wordt niet betrokken in de mogelijke geurbronnen, terwijl dit op basis van de werkzaamheden (verfspuiten in de buitenlucht) niet mag worden uitgesloten. Er wordt gesteld dat alle geurbronnen allemaal op een grotere afstand dan 500 meter van de NDSM-werf zijn gelegen, welke afstand de grootste aanbevolen richtafstand is voor het aspect geur op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Echter, als vanaf de oostelijke terreingrens van Shipldock een afstand van 500 meter wordt bepaald, valt globaal de helft van het bestemmingsplan binnen deze afstand;
- **stofhinder:** In hoofdstuk 15.2 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Stof. Hier wordt Shipldock wel nader beschouwd als stofbron (stralen en spuiten in de buitenlucht). Er worden meerdere aannames gedaan, die niet rechtvaardigen dat stofhinder mag worden uitgesloten. Zo wordt gerefereerd aan een beoordeling door de GGD, waarin juist geen uitspraak over stof wordt gedaan maar alleen over vluchtige organische stoffen (VOS). Er





wordt voorts gesteld, dat klachten afkomstig zijn uit een gebied op circa 700 meter ten noordwesten van het plangebied. Klachten over stof zijn sterk windrichting afhankelijk. Er wordt gesteld dat "gezien de heersende windrichting (*noordelijke en noordoostelijke richting*) de kans op onaanvaardbare hinder nog steeds als zeer gering wordt geacht". Deze aanname omtrent de heersende windrichting is onjuist, alle windrichtingen komen voor met juist een voorkeur voor zuidwesten-westen-noordwesten wind, welke met name belastend zijn voor het onderhavige bestemmingsplangebied.

- **Geluidhinder:** Er is bijlage 9 toegevoegd met de benaming "Geluidonderzoek Piekbelasting". Hierin wordt beschreven wat de te verwachten piekniveaus ten gevolge van gritstralen bij Shlpdock zullen zijn nabij de nieuw te realiseren woningen. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat gedurende de nachtperiode piekgeluiden van meer dan 60 dB(A) optreden, welke in lijn met de methodiek in de "Handleiding Industrielawaal en Vergunningverlening" niet zijn toegestaan voor nieuwe situaties. Er wordt hierbij uitgegaan van werkzaamheden op het toekomstige, nog niet vergunde drijvende dok. Echter, naar onze mening ontstaan door de realisatie van de woningen binnen het bestemmingsplan deze onacceptabele geluidsniveaus ook voor de bestaande (vergunde) situatie, waardoor Shlpdock direct wordt beperkt in het uitoefenen van de werkzaamheden.

Concluderend stellen wij, dat Shlpdock niet alleen in haar bestaande bedrijfsvoering wordt beperkt, maar ook de noodzakelijke groei en toekomstige ontwikkelingen zullen dan worden gefrustreerd. Tegelijkertijd geldt dat ter plaatse van de geprojecteerde woningen of andere gevoelige bestemmingen geen aanvaardbaar leefmilieu is verzekerd.

Met vriendelijke groet,
Niron Staal Amsterdam b.v



H. Groen,
General Manager



Deelraad Stadsdeel Noord
O.v.v. Zienswijze bestemmingsplan NDSM-werf- West
T.a.v. mevrouw P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB AMSTERDAM

Amsterdam, 18 november 2013
Ons kenmerk: KN/JO

Betreft: Zienswijze bestemmingsplan NDSM werf- West

Geachte mevrouw Vrijman,

ORAM heeft het bestemmingsplan NDSM werf – West dat momenteel ter inzage ligt bestudeerd. Als havenbranchevereniging van de havens in het Noordzeekanaalgebied maken wij bezwaar tegen het bestemmingsplan.

Zeehavennorm

In het bestemmingsplan wilt u de zeehavennorm toepassen op het terrein NDSM werf - West. Voor het gebruik van deze zeehavennorm moet echter aan een aantal voorwaarden worden voldaan die zijn verwoord in artikel 50 van de wet geluidhinder. Daarin staat onder andere:

De woningen in kwestie moeten worden gebouwd in het kader van een herstructurering of planmatige verdichting, van een bestaand woongebied, of de woningen moeten worden gebouwd aansluitend aan het bestaande woongebied en er slechts sprake is van een beperkte uitbreiding van het bestaande woongebied.

Het plangebied is echter geen bestaand woongebied. Het betreft hier een industrieterrein. Tevens is er ook geen sprake van woningen die aansluitend aan een bestaand woongebied gebouwd worden. Het betreft zoals genoemd een industrieterrein dat geïsoleerd ligt van bestaande woongebieden. Middels het kanaal het IJ enerzijds en de Cornelisdouwweg en het water de Oostertocht anderzijds is er een ruime buffer tussen het terrein en woongebieden. Er kan dan ook niet anders geconcludeerd worden dat er bij de woningbouwplannen geen sprake is een beperkte uitbreiding van het bestaand woongebied. De zeehavennorm kan dan ook niet van toepassing zijn. Woningbouw is daardoor niet mogelijk.

Shipdock

Shipdock is een scheepswerf die succesvol opereert in het plangebied. Shipdock is verantwoordelijk voor een groot deel van de onderhouds- en reparatiecapaciteit van de Amsterdamse havens en is daarmee een vitaal onderdeel van de haveninfrastructuur. De continuïteit van Shipdock is dan ook van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van de Amsterdamse havens. Het bedrijf is gebonden aan de NDSM werf en is niet eenvoudig te verplaatsen naar een andere locatie.

Het ligt in de aard van de werkzaamheden van Shipdock dat deze een geluidsbelasting produceert die niet verenigbaar is met woningbouw in de directe omgeving. Het betreft met name piekbelastingen die als zeer hinderlijk kan worden ervaren, maar in de gebruikelijke geluidszoneringsmodellen nauwelijks terugkomen. Ook andere vormen van hinder (stof, licht o.a. door lassen) maakt woningbouw in de directe omgeving onwenselijk. Het zal in de praktijk leiden tot klachten door omwonenden, een twijfelachtige leefkwaliteit, beperkingen van de bewegingsruimte van Shipdock en het doorvoeren van hinderbeperkende maatregelen tegen hoge kosten en beperkte effectiviteit.

Gegeven beide bovenstaande argumenten zijn wij van mening dat realisatie van nieuwbouwwoningen in het plangebied in strijd is met de Wet Geluidhinder en in strijd is met goede ruimtelijke ordening. Het plan is niet verenigbaar met de continuïteit van Shipdock als wezenlijk onderdeel van de haveninfrastructuur danwel voldoende waarborgen voor de continuïteit van Shipdock ontbreken.

In afwachting van uw reactie verblijf ik,

K.D. Noorman
Directeur





AANTEKENEN

Deelraad Stadsdeel Noord
t.a.v. mevrouw P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB AMSTERDAM

Limmen, 20 november 2013

Tevens per e-mail: p.vrijman@noord.amsterdam.nl

Referentie: 108 0010/B130392/SD
Onderwerp: zienswijze ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West
Behandeld door: Steffan Kunst

Geachte mevrouw Vrijman,

Hierbij dient ondergetekende, namens Amsterdam Waterfront bv (hierna: AW), een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West (hierna: het ontwerpbestemmingsplan), dat sinds 9 oktober 2013 ter inzage ligt.

AW bezit gronden in het plangebied en heeft met het oog op de ontwikkeling van het plangebied een overeenkomst met de gemeente Amsterdam gesloten.

Onze zienswijze is opgebouwd uit twee verschillende commentaren, te weten:

1. Onderwerp; en
2. Regels

ONDERWERP

1. Proces / Rol / Inhoud

Als ontwikkelende partij zijn wij sinds 2006 actief betrokken bij de planvorming voor de NDSM-werf. Het ontwerpbestemmingsplan gaat uit van een ruimtelijk programmatisch kader met een set richtlijnen die samenhang bieden en waarbij ook ruimschoots ontwikkelvrijheid en ruimte voor verrassingen wordt geboden. AW omarmt deze gekozen insteek van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij niet wordt gewerkt met een vastgelegd eindbeeld.



Het is goed te constateren dat de gemeente Amsterdam vasthoudt aan het ambitieniveau om van de NDSM-werf een gebied te maken waarin gewoond en gewerkt wordt (mix-to-the-max), en waarin plaats is voor veranderbare gebouwen met ruime verdiepingshoogten.

Wij delen de mening van de gemeente dat de NDSM-werf een uniek gebied is: Uniek in Amsterdam, uniek in Nederland! Echter, signaleren wij ook een aantal zaken in het ontwerpbestemmingsplan die een succesvolle (her)ontwikkeling van de oude scheepswerf onnodig beperken. Wij verzoeken u hiervan kennis te nemen en e.e.a. mee te nemen in uw besluitvorming.

2. Ruimtelijk kader

AW heeft op 12 december 2011 haar zienswijze gegeven op het concept Investeringsbesluit d.d. 26 september 2011 (bijlage 1). Gelieve de inhoud van deze brief als hier herhaald en ingelast te beschouwen. In deze zienswijze is een aantal kritische opmerkingen gemaakt bij de uitvoerbaarheid van het investeringsbesluit en een aantal suggesties voor verbetering gedaan, deze zijn echter nog niet allemaal verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Kantorenstrategie

De gezamenlijke ambitie van gemeente en de ontwikkelaar is het realiseren van een gebied waarin de juiste mix van voorzieningen, bedrijvigheid, openbare ruimte en goede woningen aanwezig zijn. Kortom: een levendig en compleet gebied, waarbij NDSM zich kenmerkt door een creatieve en ondernemende geest, waar scheidslijnen tussen wonen en werken, cultuur en commercie, oud en nieuw vervagen.

Echter, door de gevolgen van de projectenschouw en kantorenstrategie komt deze ambitie onder druk te staan. De gevolgen van deze maatregelen resulteren in het feit dat het lastiger is om kantoorruimtes te realiseren. Daarnaast wordt het huisvesten van (startende) creatieve bedrijven moeilijker, daar deze categorie conform de huidige regels wordt gezien als kantoorgebruiker. Feitelijk wordt door de gemeente de beoogde 'mix-to-the-max' ontwikkeling hierdoor op slot gezet.

Ontwikkelaar verzoekt om maatregelen/afspraken om ook deze (startende) creatieve bedrijven te kunnen blijven faciliteren op de NDSM-werf.

Wonen

Het huidige percentage sociale woningbouw wordt in het IB gesteld op 30%. Onzes inziens zou dit percentage naar beneden bijgesteld kunnen worden. Op 1 januari 2010 stonden in Noord 39.359 woningen, waarvan 72% sociale (ver)huurwoningen zijn en 24% koopwoningen (bron: De staat van de Noordse wijken 2010). Deze cijfers geven aan dat in Amsterdam-Noord een bovenmatig aandeel van de woningmarkt vertegenwoordigd wordt door sociale (ver)huur.

Wij verzoeken u te overwegen om het minimale aandeel sociale woningbouw te verlagen naar bijvoorbeeld 20%.

Gemeente houdt enerzijds vast aan ambitie 'mix-to-the-max' hetgeen een levendig gebied moet opleveren. Anderzijds blijven er te weinig functies over om deze ambitie waar te maken. De gemeente blijft, ondanks dat NDSM in de recente Kantorenstrategie wordt aangeduid als groeigebied, sturen op



het verminderen van kantoorprogramma. In combinatie met het 'enge' thema nautische retail en het blijvend aanscherpen/afschaffen van de vestigingsmogelijkheden voor creatieve bedrijven zet dit ook het vullen van de eerste bouwlaag met de aanduiding "centrum" met enkel de genoemde specifieke functies zwaar onder druk en wordt het invullen van deze ruimten wellicht zelfs onhaalbaar.

AW verzoekt om maatregelen/afspraken om de eerste bouwlaag met interessante functies in te kunnen vullen. Zie hiervoor ook verder bij punt 5: Detailhandel.

3. B-locatie & bereikbaarheid

Op pagina 38 van het ontwerpbestemmingsplan staat dat het plangebied kan worden aangemerkt als B-locatie. Ontwikkelaar is, zoals eerder gemeld, van mening dat NDSM op dit moment niet voldoet aan de daaraan gestelde criteria.

Ten aanzien van de voorgenomen kwantificeerbare verbetering heeft AW kennis genomen van de stukken welke leidend waren bij het voornemen tot aanbesteding van het openbaar vervoer in Amsterdam voor de periode 2015-2022. Hierbij wordt NDSM in het "programma van eisen openbaar vervoer" aangeduid als D-locatie. Aan deze locatie is de bijbehorende eis gesteld dat reizigers binnen 30 minuten en met maximaal één overstap van elke D-locatie naar een A-locatie (Centraal Station) en vice versa kunnen reizen.

AW gaat er van uit dat dit voor Noord en NDSM voorlopig geen kwalitatieve en kwantitatieve verbetering is van het openbaar vervoer zoals door AW en de gemeente als voorwaarde gesteld bij het hanteren van de B-normering v.w.b. parkeren.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om in ieder geval tot 1 januari 2018 een andere parkeernorm te hanteren. Blijkens de door eigen gemeentelijke overwegingen en de aanduiding als D-locatie in andere documenten, kan de gemeente een parkeerprobleem voorzien. Met het oog op de goede ruimtelijke ordening dient dat probleem voorkomen te worden door een ruimere parkeernorm in het bestemmingsplan op te nemen.

AW is van mening dat afwijken van de norm die wordt gehanteerd bij een B-locatie in ieder geval mogelijk dient te zijn tot het moment dat NDSM aan de eisen hieromtrent voldoet én het hanteren van die norm gekoppeld dient te worden aan een duidelijk waarneembare kwantitatieve en kwantificeerbare uitbreiding van het OV.

Op pagina 37 wordt melding gemaakt van het feit dat er prioriteit wordt gegeven aan het opvoeren van de frequentie van de pontverbindingen met NDSM. Graag vernemen wij van de gemeente hoe deze prioriteit wordt ingevuld en verzoeken wij een termijn aan te geven wanneer deze hogere frequentie wordt gerealiseerd.

4. Fasering

Op pagina 18 staat vermeld dat "Bij erfpachttulginge zal rekening worden gehouden met de hierboven genoemde voorwaarden van de Kantorenstrategie en met de voorgeschreven fasering (zowel binnen



het plangebied als op gemeentebreed niveau)". Kan de gemeente verduidelijken wat er wordt bedoeld met "fasering op gemeentebreed niveau"?

In deze zienswijze wordt veelvuldig naar kavelnummers verwezen. Om deze reden voegen wij ook een kavelkaart bij deze zienswijze als bijlage 2.

Zowel in de toelichting als in de regels wordt diverse malen verwezen naar de fasering conform het zespuntenplan. Telkens ontbreekt hierin het kavel met de bestemming GD-U (in het IB aangeduid als kavel B9, zie bijlage 2). Ontwikkelaar ziet GD-U graag opgenomen in het zespuntenplan en tevens daarvan de koppeling in het bestemmingsplan.

De gronden van gemengd - 3 mogen pas worden gebouwd als op de gronden van gemengd - 2 al een bepaald minimaal programma is gerealiseerd. De gemeente geeft aan dat dit een economische reden heeft, waarbij de gemeente pas zal investeren in het bouw- en woonrijp maken van de gronden als de eerste kavels al zijn ontwikkeld. AW maakt hier bezwaar tegen, aangezien de kavels B3, B4, B5 en B7 reeds bouwrijp zijn gemaakt. Op deze kavels kan zonder grote investeringen worden gestart.

Aanvullend wordt in artikel 6.2.a gesteld dat op de kavels GD-2 een fsi bereikt dient te zijn van minimaal 3,5 voordat überhaupt met de kavels van GD-3 kan worden gestart. Dit zet de gebiedsontwikkeling onder druk en wordt de flexibiliteit en marktgestuurde ontwikkeling, die hedendaagse (gebieds)ontwikkeling verlangt, beperkt. Indien bepaalde delen tot nader orde worden uitgesloten heeft dit een negatieve invloed op de waardeontwikkeling en aantrekkelijkheid van NDSM.

AW heeft begrip voor de wens van de gemeente te faseren, maar dat de eisen daarvoor niet verder dienen te gaan dan het zespuntenplan. Een fasering hoort niet thuis in een bestemmingsplan, maar in een exploitatieplan. Aangezien een dergelijk exploitatieplan niet aan de orde, is stellen wij daarom voor om artikel 6.2 te wijzigen en wel met de volgende tekst.

"Het dagelijks bestuur is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor het bebouwen van gronden indien naar haar mening in voldoende mate is aangetoond dat een dergelijke bebouwing op de gronden GD-2 en GD-U niet gerealiseerd kan worden dan wel niet wenselijk is omwille van stedenbouwkundige, architectonische en/of financiële redenen en/of redenen van volkshuisvesting".

5. Detailhandel

Dagelijkse detailhandel

Wij zijn content met het handhaven van de 2.750 m² bvo dagelijkse detailhandel. In onze beleving wordt voor dagelijkse detailhandel hiermee invulling gegeven aan de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015". Zeker gezien de toekomstige toevoeging van minimaal ca. 870 en maximaal ca. 1.500 woningen (blz. 21 van het Investeringsbesluit) is e.e.a. noodzakelijk om voorzieningen op aanvaardbare afstand toegankelijk te maken voor (nieuwe) bewoners.



Overige detailhandel

Ten aanzien van de overige detailhandel, met een maximum van 10.500 m² bvo, wordt gesteld dat dit, conform het advies van de Commissie Winkelpanning Amsterdam, alleen mogelijk is voor zover het aan de nautische sector is gerelateerd. Hierbij wordt in het CWA-advies door de commissie opgemerkt dat dit nautische thema op voorstel van de ontwikkelaars gedaan zou zijn. Een dergelijk verzoek is ons niet bekend, het heeft altijd onze voorkeur gehad om de definitie van een thema niet 'te eng' te kiezen.

De commissie stelt dat niet dagelijkse retail zonder thema te weinig onderscheidend is van de detailhandel in Amsterdam Noord. Deze mening deelt AW volledig met CWA. Vandaar dat onze visie op overige detailhandel volledig is gericht op het veranderende winkellandschap waarin de focus veel meer komt te liggen op beleving en authenticiteit. NDSM heeft unieke kwaliteiten die een voedingsbodem vormen voor experiment. Op NDSM zal de filialisering niet leidend zijn (in Nederland wordt 59 van elke 100 m² bezet door winkelketens). Een goed recent voorbeeld van een andere invulling is het "Onedayshop" dat gelanceerd is op de Haarlemmerdijk. Overige voorbeelden van invulling staan in onze visie omschreven (bijlage 3).

Het louter toevoegen van metrage is niet onze doelstelling. Vanwege het experimentele karakter van de werf zullen met name nieuwe vormen van retail zich dienen te vestigen. Belangrijk is geen beperkende insteek te kiezen, maar richtlijnen te formuleren die dergelijke ontwikkelingen juist stimuleren en faciliteren. Consumenten willen beleving en diversiteit, geen kopie van een winkelcentrum. Het winkelaanbod moet goed aansluiten bij de mensen die er wonen, werken en willen recreëren. Graag sluiten wij aan bij het Investeringsbesluit dat hier de ruimte voor biedt dit mogelijk te maken. Op pagina 21 van het IB wordt al een eerste aanzet gegeven door het volgende te stellen: "Creatieve bedrijven die bedenken, ontwerpen, maken, tonen en verkopen en daartoe een (ondergeschikte) winkelfunctie hebben vallen niet onder de bestemming retail en worden dus niet beperkt. Deze functie sluit in het bijzonder aan bij het karakter van de werf."

Wij verzoeken u daarom de thematische retail te ontkoppelen van het thema nautisch en meer ruimte te bieden voor nieuwe en andere vormen van detailhandel conform hetgeen is vastgesteld in het Investeringsbesluit.

6. Havenatlas

Op helling V voorziet de Havenatlas een trailerhelling. Deze functie gaat niet samen met het gebruik als ligweide danwel speelstrand, tevens is de ruimte te beperkt om een boot(je) te water te laten gezien de brug die aan het einde van de helling is gepositioneerd. AW verzoekt dan ook om een dergelijk gebruik hier niet te faciliteren.

In de Havenatlas wordt op termijn een verplaatsing van de pontaanlanding voorzien naar de kop van de Van Riemsdijkweg. AW heeft samen met veel andere gebruikers (zoals aanwezig op de besprekingen over de Havenatlas) bezwaar tegen deze voorgenomen verplaatsing. Verschuiving van deze aanlanding naar de kop van de Van Riemsdijkweg ondermijnt de visie en de uitgangspunten die zijn neergelegd in het Investeringsbesluit. Hierbij is het altijd het uitgangspunt geweest om de pontaanlanding in het hart van de werf te positioneren. Dit is één van de uitgangspunten geweest bij



de stedenbouwkundige visie en opzet van NDSM. Het weghalen van de pont uit het 'Hart van NDSM' heeft negatieve consequenties op de gebiedsontwikkeling van NDSM in zijn totaliteit.

AW verzoekt beide opmerkingen te verwerken in het bestemmingsplan.

7. Parkeren

AW is content met de vrijheid die het ontwerpbestemmingsplan biedt ten aanzien van parkeren. Het parkeren voor het marktwonon kan/dient opgelost te worden op de kavels. Voor wat betreft het sociale gedeelte wordt in dit ontwerpbestemmingsplan de vrijheid aan de ontwikkelaar geboden om deze parkeervoorzieningen te treffen op kavelniveau, danwel een oplossing te zoeken in de centrale gebouwde parkeervoorzieningen.

Voor het parkeren op kavelniveau wordt toegestaan dat een eventuele garage ook ondergronds gemaakt kan worden. Echter, op blz. 31 staat vermeld dat "de aanleg van ondergrondse parkeergarages wordt in het bestemmingsplan uitgesloten". Graag zien wij dit conform artikel 16 van het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd.

In de toelichting en in de regels wordt vermeld dat "ondergrondse gebouwen zijn alleen in de bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3 en ter plaatse van de bestaande parkeerkelder onder het kantoorgebouw van HEMA/VNU toegestaan.". Echter, ondergrondse gebouwen dienen ook mogelijk te zijn in de bestemming GD-U (in het IB aangeduid als kavel B9, zie bijlage 2). Graag zien wij dit conform het gestelde in het Investeringsbesluit gewijzigd.

Op pagina 39, 2^e alinea wordt melding gemaakt van de "zuidelijke kavels". Graag verduidelijken welke kavels het hier exact betreft.

Op o.a. pagina 39 wordt gesteld dat ontwikkelaars van het noordelijke deel ervoor kunnen kiezen om parkeren buiten eigen terrein op te lossen indien parkeren op eigen terrein voor hen niet haalbaar lijkt. Het is echter in dit ontwerpbestemmingsplan niet toegestaan dat deze ontwikkelingen v.w.b. parkeren aansluiting vinden bij de 2 centraal te realiseren parkeergarages op NDSM. In het kader van duurzaamheid en te behalen efficiëntie in dubbelgebruik is het wellicht de overweging waard om dit flexibeler te omschrijven. Graag zien wij opgenomen dat bij gebleken haalbaarheid (zowel qua bezetting als capaciteit) van de centrale parkeervoorziening het de ontwikkelaars van NDSM vrij staat om hierin gezamenlijk tot afspraken te komen met de initiatiefnemers van het noordelijke deel.

8. Convenant Houthaven

De gemeente Amsterdam (de toenmalige stadsdelen Amsterdam Noord en Westerpark, en de centrale stad), de provincie Noord-Holland en de havenbedrijven Cargill/Igma, Amfert en Eggerding hebben in 2009 een convenant getekend over woningbouw op terreinen in de Houthaven en op de voormalige NDSM-werf, en de gevolgen daarvan voor de bedrijven. De genoemde bedrijven aanvaarden de voorgenomen woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf. In het convenant is o.a. afgesproken dat de woningbouw niet ten koste zal gaan van de bestaande milieuruimte van deze bedrijven.



Op pagina 20 wordt gemeld dat “daarover worden ook afspraken gemaakt met de toekomstige ontwikkelaars en bewoners. Op deze manier wordt positief samengewerkt aan de ontwikkeling van zowel bedrijven als woningbouw.”

Graag ontvangen wij van de gemeente een verduidelijking op welke afspraken met de toekomstige ontwikkelaars hier wordt bedoeld.

9. Drijvend Dok Shipdock

AW uit haar zorgen omtrent de plannen voor de realisatie van een drijvend dok op het naastgelegen shipdock. De locatie waar Shipdock plannen heeft om een drijvend dok te realiseren ligt dicht bij de ontwikkeling van AW en deze verzoekt dan ook in het bestemmingsplan meer expliciet aan te geven dat de mogelijke komst van dat drijvende dok, met de overlast die daarbij hoort, in de overwegingen zijn betrokken. De overweging hieromtrent op pagina 93 is niet nader onderbouwd en houdt vooral een verwijzing naar de toekomstige vergunningprocedure voor Shipdock in.

Wij verzoeken dan ook toe te voegen dat eventuele vergunningverlening aan Shipdock niet ten nadele mag zijn van de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan voorstaan en daarom zonedig aan die vergunning aanvullende voorschriften zullen worden verbonden.

10. Woningen

Wij verzoeken om het op o.a. pagina 47 aangegeven maximum ten aanzien van het metrage woningbouw te schrappen omdat dit niet klopt met de mededeling op pagina 99 dat er anders dan in het investeringsbesluit in het bestemmingsplan geen maximum percentage aan wonen wordt gesteld.



REGELS

Artikel 5 Gemengd – 2

Het huidige artikel 5.2: Bouwregels, lid f, luidt als volgt: “Woningen onder 30 meter bouwhoogte moeten een geluidluwe zijde hebben.”

Het gaat hier blijkens de omschrijving niet alleen om woningen waarvoor een dove gevel is voorgeschreven (dat is specifiek geregeld in lid g van hetzelfde artikel) maar om alle woningen.

Voorkeursgrenswaarde

Voor die woningen waarbij aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan is deze regel echter overbodig; er is dan per definitie altijd sprake van een geluidluwe zijde. Er wordt dan ook voorgesteld de tekst van dit artikellid als volgt aan te passen: “Woningen onder 30 meter bouwhoogte waarvoor krachtens lid g van dit artikel een dove gevel is voorgeschreven, dan wel woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, moeten een geluidluwe zijde hebben.”

Hogere grenswaarde

Daarnaast echter zij opgemerkt dat deze regel voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld verder gaat dan het Amsterdamse geluidbeleid. Dat stelt immers dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe over een geluidluwe zijde dienen te beschikken. (Dit in afwijking van woningen met een dove gevel, die moeten altijd over een geluidluwe zijde beschikken.)

Voor kavel B2 (zie bijlage 2) is sprake van vast te stellen hogere grenswaarden en, op hoogtes boven 25 m, van voorgeschreven dove gevels. Het ontwerp voor het bouwplan dat wij voor dit kavel voorstaan is dan ook specifiek op de geluidssituatie ter plekke aangepast. Zo is de bouwhoogte beperkt (er zijn dan geen dove gevels nodig) en is de ligging van het plan zodanig dat er een geluidluw binnenterrein ontstaat waarbij de gebouwdelen de geluidsbronnen Cornelis Douwesterrein en Westpoort afschermen. Met dit op de specifieke situatie toegespitste ontwerp is het echter niet mogelijk om voor alle woningen een geluidluwe zijde te realiseren. Voor een beperkt deel (vooralnog wordt uitgegaan van < 20%) van het totaal aantal woningen kan een geluidluwe zijde niet worden gerealiseerd. Naar onze mening heeft het Amsterdams geluidbeleid juist in dit soort situaties voorzien door de toevoeging van de term “in principe”. Een dergelijke toevoeging in de bestemmingsplanregels leidt mogelijk tot onvoldoende duidelijkheid en rechtszekerheid.

We stellen daarom voor om aan artikel 5.4: Afwijken van de bouwregels een derde lid c toe te voegen en wel met de volgende tekst.

“Het dagelijks bestuur is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 5.2 lid f voor (delen van) gebouwen indien naar haar mening in voldoende mate is aangetoond dat hieraan ter plaatse niet volledig kan worden voldaan omwille van stedenbouwkundige, architectonische en/of financiële redenen en/of redenen van volkshuisvesting”.



Tenslotte wijzen wij op het feit dat in artikel 5.5: Specifieke gebruiksregels, onder d, aan het einde van die regel wordt verwezen naar lid 5.4 onder d. Dit artikellid is niet in de regels opgenomen, we gaan er van uit dat hier bedoeld wordt artikel 5.4, lid b.

Ten aanzien van de realisatie van woningbouw worden er regels gesteld aan de uitvoering van de gevel. Er wordt gesteld dat woningen boven 30 meter niet uitgevoerd dienen te worden voorzien van een stille zijde. Er wordt echter ook gesteld dat vanaf 25 meter een dove gevel noodzakelijk is. Is het wellicht realiseerbaar om deze twee voorwaarden, qua hoogte op elkaar aan te laten sluiten?

5.2.h – Het dwingend voorschrijven van een onderdoorgang op B11 is niet wenselijk. Deze mogelijkheid is er altijd als de behoefte er is of de ontwikkeling/functie daarom vraagt.

Voor een beter klimaat van het openbaar gebied heeft het de voorkeur van AW om de nog te realiseren Boardwalk de hoek om te zetten tot aan de brug.

5.5 lid f – In nauw overleg met de gemeente is AW reeds lange tijd bezig met de ontwikkeling van een bedrijfsruimte op kavel B10. Graag zien wij dan ook in dit specifieke artikel en bij de aanduiding “centrum” de bestemming “bedrijf/ambacht” toegevoegd.

5.6.c – AW gaat er van uit dat deze regel geldt per (deel)fase/bouwblok van een kavel ontwikkeling. Daarnaast scheidt de term ‘grondoppervlak’ boven de 30 meter verwarring. AW gaat er van uit dat hier wordt bedoeld de oppervlakte van de verdiepingsvloer(en) boven de 30 meter hoogte.

Artikel 6 Gemengd – 3

De opmerkingen op artikel 5 in de onderhavige zienswijze zijn van overeenkomstige toepassing op dit artikel.

In de bouwregels van 5.2.e staat dat de mogelijkheid wordt geboden om een onderbreking van de gevelwand toe te staan met een maximum breedte van 6 meter. Ontwikkelaar stelt dat bij de ontwikkeling van grote(re) blokken deze maat te beperkt is voor wat betreft een goede leefbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast kan bij een grotere maat ook meer flexibiliteit en diversiteit worden verkregen bij het ontwikkelen van woningen. Ontwikkelaar stelt voor om deze maat minimaal te verbreden tot 12 meter.

6.2.a – Zie hiervoor punt 4 Fasering.

Artikel 7 Gemengd – 4

Op kavel B13 (zie bijlage 2) is geen mogelijkheid tot woonbestemming omdat, zo wordt gesteld op pagina 92, “op deze kavels geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan”. Kavel B13 verschilt hierin niets ten opzichte van bijvoorbeeld kavel B10 of B11 waar ook geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Graag zien wij hier ook de mogelijkheid tot de realisatie van een (gecombineerde) ontwikkeling met de functie wonen. Gezien de plaatsing van de jachthaven aan de westkant van de werf is een ‘havengebouw’ op deze plek niet meer noodzakelijk.



Artikel 12 Water

In het IB wordt op o.a. pagina 48 gesproken over een deels betonnen, deels houten Boardwalk aan de zuidzijde van de werf Zuid om de aangrenzende plintbebouwing te ontsluiten, maar ook om verblijf met zicht op 't IJ mogelijk te maken. Graag zien wij zowel in dit artikel als op tekening opgenomen de noodzakelijke Boardwalk welke door de gemeente gerealiseerd zal worden voorlangs aan de kavels van B10/B11 (zie bijlage 2).

Graag zien wij de mogelijkheid tot het realiseren van een Boardwalk ook doorgezet langs de oostzijde van kavel B11 tot aan de (nog te realiseren) brug. Dit om een goede aansluiting en looproute langs het water te realiseren. Voor AW kan dit eventueel naast de onderdoorgang die in artikel 5.2.h wordt voorgeschreven.

Artikel 13 Gemengd uit te werken

De opmerkingen op artikel 5 en 6 in de onderhavige zienswijze zijn van overeenkomstige toepassing op dit artikel.

13.2.n – Dit geldt voor het gehele bestemmingsplan.

Artikel 16 Algemene bouwregels

16.a – Ondergronds parkeren dient ook mogelijk te zijn op GD-U.

Artikel 16.b lid 2 stelt een beperking aan overstekken en uitkragingen. AW stelt dat de overschrijding van 1,5 meter, t.o.v. de bouw- en/of bestemmingsgrenzen een te minimale maat is en wenst hier meer vrijheid. Het belang van goede buitentuinruimte voor nieuw te ontwikkelen woningen wordt door een grote meerderheid van (toekomstige) bewoners aangegeven als zeer belangrijk. Het enkel, of voor een groot percentage, hebben van een inpandig balkon (loggia) wordt heden ten dage als een te minimale kwaliteit bestempeld. AW stelt voor om deze maat te verruimen conform het onderstaande.

- In geval van ontwikkelingen van bouwblokken waarbij tegenover deze ontwikkeling ook woningbouw (kan) word(t)(en) gerealiseerd deze maat te stellen op maximaal 3 meter.
- In geval van ontwikkelingen van bouwblokken waarbij tegenover deze ontwikkeling geen woningbouw (kan) word(en) gerealiseerd (de oost, zuid en westkant) aan deze maat geen beperkingen op te leggen.

Artikel 17 Algemene gebruiksregels

17.g – Voor metrage wonen zie ook punt 10 – Wonen

17.j – Zie punt 3 B-locatie & bereikbaarheid



17.k – Op kavel B9 dient de mogelijkheid aanwezig te zijn om het specifieke (ondergronds) parkeren voor de te realiseren dagelijkse detailhandel binnen dit kavel uit te kunnen voeren. AW ziet e.e.a. graag gewijzigd.

Voor de volledigheid verstuurt Amsterdam Waterfront bv deze brief ook in kopie naar Noordwaarts, t.a.v. drs. J.H. Gerson.

Tot het geven van een nadere toelichting op het voorgaande zijn wij uiteraard graag bereid.

Met vriendelijke groet,
Amsterdam Waterfront bv


T. Biesterbos

C.c.: Noordwaarts, drs. J.H. Gerson

Bijlagen: 1. Zienswijze op concept Investeringsbesluit d.d. 26 september 2011
2. Kavelkaart Investeringsbesluit d.d. 3 april 2012
3. Retailvisie NDSM d.d. 7 februari 2011



AANTEKENEN MET HANDTEKENING RETOUR

Projectbureau Noordwaarts
t.a.v. mevrouw dts. H. van der Meijs
Postbus 37556
1030 AN AMSTERDAM

Limmen, 12 december 2011

Referentie: 108 0010/B110497/SD
Onderwerp: zienswijze Amsterdam Waterfront bv en Nautisch Kwartier bv m.b.t.
Investeringsbesluit d.d. 26 september 2011
Behandeld door: Steffan Kunst

Geachte mevrouw Van der Meijs,

Hierbij dient ondergetekende een zienswijze in met betrekking tot het Investeringsbesluit d.d. 26 september 2011, dat sinds 3 november jl. ter inzage ligt. De zienswijze spitst zich toe op de volgende punten:

1. Proces/Rol/Inhoud
2. Stedenbouw
3. Programma
4. Fasering en Planning
5. Visie op NDSM ontwikkeling

Naast deze inhoudelijke reactie op het Investeringsbesluit ontvangt u separaat een formele reactie vanuit onze hoedanigheid als contractspartner.

Ad 1. Proces/Rol/Inhoud

Sinds 2006 zijn wij actief betrokken bij de planvorming voor de NDSM-werf, hetgeen geresulteerd heeft in het Strategiebesluit welke medio 2008 is vastgesteld door het dagelijks bestuur en het college van B&W.

In navolging hierop hebben wij in gemeenschappelijk opdrachtgeverschap tussen Noordwaarts, Amsterdam Waterfront bv en Medlawhart bv samengewerkt aan de totstandkoming van het Concept Projectbesluit. De insteek hierbij was om geen starre blauwdruk te maken, maar kaders aan te geven hoe de ontwikkeling tot stand zou kunnen komen. Dit heeft geleid tot een Concept Projectbesluit met maximale flexibiliteit en faseerbaarheid.



Medio 2009 is door de gemeente besloten het Projectbesluit en het Investeringsbesluit (hierna: IB) samen te voegen tot één document en besluitstuk. De gemeente heeft vanaf dat moment zelfstandig de regie genomen in de verdere totstandkoming van het IB. Als ontwikkelaar hebben wij in het proces van het IB een aantal keren de mogelijkheid gekregen om mee te denken over de inhoud van het IB en de aanvliegroute van deze gebiedsontwikkeling.

We zijn als ontwikkelaar, behoudens de beperkingen ten aanzien van programmering, content met de gekozen insteek van het IB, waarbij niet wordt gewerkt met een vastgelegd eindbeeld. Het huidige IB gaat uit van een ruimtelijk programmatisch kader met een set richtlijnen die samenhang bieden en waarbij ook ruimschoots ontwikkelvrijheid en ruimte voor verrassingen wordt geboden.

Ook wij zien in de NDSM-werf een gebied dat zich momenteel nog bevindt in een transformatieproces. In de komende jaren zal de werf zich ontwikkelen van verlaten werf tot compacte stad, waarbij we geen statisch eindbeeld vastleggen, maar aan de hand van duidelijke kaders het gebied tot stand laten komen.

Het IB stelt richtlijnen voor de transformatie van de NDSM-werf. Bovenal is het kader uitnodigend en bevat het ruime marges voor variaties in bouwtypologie en programma.

Ambitieniveau

Het is goed te constateren dat de gemeente Amsterdam vasthoudt aan het ambitieniveau om van de NDSM-werf een gebied te maken waarin gewoond en gewerkt wordt en waarin plaats is voor veranderbare gebouwen met ruime verdiepingshoogten.

Wij delen de mening van de gemeente dat de NDSM-werf een uniek gebied is: Uniek in Amsterdam, uniek in Nederland! Echter signaleren wij ook een aantal zaken die een gemengde ontwikkeling (mix to the max!) beperken.

Projectenschaal

De gemeente Amsterdam heeft in 2010 een projectenschouw uitgevoerd in het kader van de gemeentelijke bezuinigingsmaatregelen. Amsterdam moet om financiële redenen drastisch schrappen in alle bouwplannen, gezien het enorme tekort bij het Amsterdamse Verenigingsfonds.

De gemeente geeft aan dat, gegeven de grote overmaat aan plannen op de Noordelijke IJ-oevers, de plannen voor NDSM sterk worden vertraagd. Wij zijn er van overtuigd dat enkel deze mededeling al een negatieve invloed heeft op de keuze van bedrijven en bewoners om zich te vestigen op de NDSM-werf. Dit staat nog los van de te bieden mogelijkheden op de werf. Tevens geven de reeds op NDSM gevestigde bedrijven aan dat dit een ander beeld is dan ze ooit is voorgelegd. Zij lopen hierbij de kans om nog decennia in een bouwput te zitten. Indirect lopen wij het risico dat deze bedrijven na het aflopen van hun huurcontract het gebied weer verlaten en om deze reden de NDSM weer doodbloedt.



Kantorenstrategie

De gemeente Amsterdam heeft een kantorenstrategie vastgesteld die gericht is op het terugdringen van de leegstand op de kantorenmarkt. Wij signaleren dat de gemeente Amsterdam forse drempelverhogende maatregelen treft voor kantoorgebruikers om zich in Amsterdam te vestigen. Om Amsterdam echter een gewilde woon- en werkplek te laten blijven is het van groot belang om de voorraad te blijven vernieuwen om zodoende huisvestingszoekende bedrijven snel en goed te kunnen faciliteren in hun behoefte.

Wij onderschrijven de mening van de gemeente Amsterdam dat de kwaliteit van de bestaande kantorenvoorraad op termijn zorgelijk is. Een groot deel van de bestaande voorraad is immers onbruikbaar omdat het niet aansluit bij de wensen van de markt, hierdoor blijft de noodzaak voor kwalitatief goede huisvesting op NDSM aanwezig.

Wij verzoeken u kennis te nemen van de mogelijke negatieve gevolgen die de maatregelen uit de kantorenstrategie kunnen hebben op de transformatie.

Daarnaast constateren wij dat door verschillende oorzaken de planning voor wat betreft een nieuw bestemmingsplan forse vertraging heeft opgelopen. Sinds de vaststelling van het SB in mei 2008 is er inmiddels ruim 3,5 jaar verstreken en duurt het waarschijnlijk nog een kleine 2 jaar voor een nieuw bestemmingsplan van kracht wordt.

Eigendomsverbanden

In het IB wordt aangegeven welke ontwikkelrechten op de werf van kracht zijn. Graag zien wij als ontwikkelaar ook de ontwikkelposities van Amsterdam Waterfront (AW) (deelgebied werf Zuid XXL) en Nautisch Kwartier (NK) weergegeven, aangezien deze posities niet overeenkomen met de deelgebieden die op diverse kaarten in het IB worden genoemd.

Wij verzoeken u de ontwikkelposities van AW en NK weer te geven in het IB.

Ad 2. Stedenbouw

De minimale FSI van 3,5 op de kavels NDSM-werf West is voor ons een prima uitgangspunt. Deze ondergrens maakt het mogelijk om een mooie wijk te realiseren, waarbij er nog voldoende mogelijkheden zijn, indien de tijd en omstandigheden zich daarvoor lenen, om intensievere ontwikkelingen te realiseren. Tevens wordt door de gemeente zelfs de mogelijkheid geboden om kleinschaligere ontwikkelingen (lagere FSI dan 3,5) in deze tijd te starten. Dit zien wij als een goede mogelijkheid om de werf in de komende jaren tot ontwikkeling te brengen.

In het IB is opgenomen dat de NDSM-werf formeel voldoet aan de B-locatie-criteria. Tevens wordt gesteld dat de frequentie van bus- en pontverbindingen aan de lage kant is. Om deze reden wordt door de gemeente voorgesteld om in de tussentijd middels tijdelijke parkeervoorzieningen te kunnen voorzien in een ruimere parkeerbehoefte.



De gemeente heeft echter tevens het voornemen om op termijn deze extra parkeerplaatsen weer terug te vorderen. Hierin zien wij als ontwikkelaar een onwerkbare situatie ontstaan. Commerciële partijen die zich willen vestigen op de NDSM-werf stellen eisen aan een goede bereikbaarheid en dito parkeervoorziening. Indien deze partijen worden geconfronteerd met de eis om na 'x' jaar een aantal parkeerplaatsen in te leveren verkleint en belemmert dit de kans dat deze partijen zich willen vestigen op de werf.

Op termijn verwachten wij dat de NDSM-werf kan uitgroeien tot een volwaardige B-locatie. Wij vinden echter dat parkeerspraken voor nu en in de toekomst in verband moeten staan met een duidelijk waarneembare kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van het openbaar vervoer. Dit is tenslotte ook de basis voor de vaststelling en handhaving van de B-normering.

Wij verzoeken u het voldoen aan de B-locatie te koppelen aan een duidelijk waarneembare kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van het openbaar vervoer.

Wij onderschrijven de ambitie om het parkeren voor kantoren en bedrijven zo veel als mogelijk op te nemen in de centrale parkeergarages. Wij betreuren dan ook het gemeentelijke voornemen om bij de ontwikkeling van het HISWA Nautisch Centrum de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden om een privé-parkeerplaats van ca. 30 parkeerplaatsen te realiseren. Dit heeft onzez inziens enerzijds een negatieve uitstraling op de kwaliteit van het gebied en anderzijds staat een dergelijk voornemen haaks op de in het IB opgenomen parkeervisie.

Wij verzoeken u aan deze parkeerplaats op het water geen verdere medewerking te verlenen.

Indien de gemeente besluit mee te werken aan de parkeerplaats op het water, verzoeken wij de gemeente een tekst in het IB op te nemen dat initiatiefnemers het bij nieuwe ontwikkelingen ook mogelijk maakt om voor de functie kantoren en bedrijven een bescheiden aantal parkeerplaatsen op kavelniveau in te passen/mogelijk te maken.

In het IB staat aangegeven dat veel van de huidige kades worden aangepast aangezien ze om verschillende redenen in hun huidige staat niet voldoen. Bij de kavels B10 en B11 werken de stedenbouwkundige eisen van de gevelkooilijn op deze damwand kostenverhogend voor zowel de gemeente als de ontwikkelaar. Om deze reden zouden wij graag gezamenlijk onderzoeken of de gevelkooilijn bijv. 5 meter naar binnen kan worden geplaatst, waardoor de boardwalk deels in het water en deels op het land komt te liggen.

Wij verzoeken de gemeente te overwegen om de gevelkooilijnen voor de kavels B10 en B11 mede ten behoeve van de uitvoering van de boardwalk 5 meter naar binnen te brengen.

Aangezien de ontwikkeling van de NDSM-werf over een langere periode wordt uitgesmeed, vragen wij ons af hoe de voorgenomen aanplantingen uitgevoerd gaan worden. De vraag is nl. of bij kleinere deelontwikkelingen voldoende vervuilde grond aanwezig is om de aanplantingen mee te vullen.



In het IB staat dat de nu ingezette parkeerstrategie over 5 jaar dan wel na realisatie van ca. 500 woningen geëvalueerd en mogelijk bijgesteld wordt. Een eenzijdige evaluatie vinden wij onacceptabel. Aanpassing van de parkeerstrategie kan nl. leiden tot conflictsituaties met lopende ontwikkelingen. Wij zouden graag opgenomen willen zien dat een dergelijke evaluatie in overleg en met instemming van de ontwikkelaar plaats dient te vinden.

Opmerking op het IB:

- Pagina 5: hier wordt uitsluitend het initiatief Dutchdok genoemd. Onzes inziens verdient het de voorkeur om alle lopende initiatieven te noemen.
- Pagina 11: "... maar niet afgeschermd met bebouwing, geen eenzijdige nautische formule...". Kan de gemeente aangeven wat hier bedoeld wordt?
- Pagina 17: Bij het kopje "randvoorwaarden en beperkingen" staat opgenomen dat er beperkingen zijn om direct aan het IJ en in het IJ geluidsgevoelige bestemmingen te realiseren. Onderzoek door ontwikkelaar laat zien dat door toepassing van een dove gevel woningbouw aan het IJ mogelijk is binnen de huidige wetgeving. Deze toevoeging graag opnemen in het IB.
- Pagina 20: De programmatabel is niet duidelijk. In de tabel is er voor de gebieden West, Noord en Oost geen metrage woningbouw opgenomen. Daarnaast staan er in de tabel geen bedrijfsmeters opgenomen.
- Pagina 20: In het overzicht kantoor worden "kantorenvisie" en "kantoren strategie" genoemd zonder dat hierbij exact is aangegeven welk besluit dit is en welk(e) document(en) dit betreft. Graag toevoegen.
- Helling V: Op pagina 13 staat opgenomen dat deze helling gebruikt wordt ten behoeve van buitenruimte voor de basisschool, op pagina 23 staat dat de helling een functie krijgt als botenhelling. Onzes inziens gaat een dergelijk dubbelgebruik niet samen. Daarnaast zien wij deze helling, welke eindigt in water voor het gebruik als schoolplein ongeschikt.
- Pagina 38: Onzes inziens lijkt deze kaart overbodig.
- Pagina 56: Hier wordt melding gemaakt van "dakspeelplaatsen". Deze term komt verder niet voor in het IB. Wat is de bedoeling van deze "dakspeelplaatsen"?
- Pagina 57: de zin die begint met "Samenvattend kan worden" is niet volledig.
- Pagina 58: Hier wordt melding gemaakt van een BLVC-plan. Wij zijn onbekend met de inhoud van een dergelijk plan en de consequenties hiervan. Graag ontvangen wij hiervan een exemplaar.

Opmerking op de plankaart IB – pagina 12 & 13:

- De tussendoorgang tussen B4 en B5 oogt te smal, zeker gezien het mogelijke hoogte accent op B5. Wij verwachten hier een enorm tochtgat – wij adviseren en verzoeken om de gevolgen d.m.v. een windhinder te onderzoeken.
- Het blok B4 heeft nogal forse afmetingen. Graag opnemen dat er mogelijkheden zijn om hier eventueel een tussenstraat met ontsluitingen mogelijk te maken.
- De "V" van Voorzieningen staat wel in de legenda op pagina 4 maar ontbreekt op de kaart op pagina 12 en in de legenda op pagina 13.
- Wat houdt de afkorting m.v.v. in op pagina 13?
- De Centrale Parkeervoorziening is t.b.v. het programma wonen en werken en openbaar parkeren en overige voorzieningen.



- De concentratie publieksgericht programma wordt te veel gestuurd. Onzes inziens is een publieksgericht programma overal op de werf mogelijk op plintniveau en past dit binnen de ambitie van een levendige plint.
- De verkeersweg tussen kavel B10 & B11 kent geen helling en eindigt aan de kade. Hoe worden verkeerstromen afgewikkeld?
- De locatie voor de basisschool is gelegen in het gebied dat door de gemeente is stilgelegd. Het fixeren van deze voorziening op een vaste plek kan de uiteindelijke realisatie bemoeilijken. Graag de positie van deze basisschool vrijlaten.
- In de legenda staat opgenomen: "Locaties pontaanlanding mogelijk" dit dekt niet de lading omdat één van deze plekken reeds een pontaanlanding betreft. Graag het verschil in pontaanlanding aangeven:
 - o Pontaanlanding nabij Baanderij – pont GVB (verbinding CS en Houthaven);
 - o Optionele pontaanlanding kóp Van Riemsdijkweg – snelveer (Zaandam).
- De huidige pontaanlanding zien wij als het centrale hart van de werf. Hieromheen wordt in de toekomst de nieuwe werf gevormd. Graag expliciet opnemen in de vaste puntenkaart op blz. 16.

Wij verzoeken u deze opmerkingen te verwerken in het IB of anders gemotiveerd aan te geven waarom e.e.a. volgens u geen reden tot aanpassing behoeft.

Ad 3. Programma

De gezamenlijke ambitie van gemeente en de ontwikkelaar is het realiseren van een gebied waarin de juiste mix van voorzieningen, bedrijvigheid, openbare ruimte en goede woningen aanwezig zijn. Kortom: een levendig en compleet gebied.

De werf heeft unieke kwaliteiten van waaruit zich een creatieve wijk aan het ontwikkelen is. De werf kenmerkt zich door een creatieve en ondernemende geest, waar scheidslijnen tussen wonen en werken, cultuur en commercie, oud en nieuw vervagen. Door de gevolgen van de projectenschouw en kantorenstrategie komt deze ambitie onder druk te staan. De gevolgen van deze maatregelen resulteren in het feit dat het lastiger is om kantoorruimtes te realiseren. Daarnaast wordt het huisvesten van (startende) creatieve bedrijven moeilijker, daar deze categorie conform de huidige regels wordt gezien als kantoorgebruiker. Feitelijk wordt door de gemeente de beoogde ontwikkeling hierdoor op slot gezet.

Ontwikkelaar verzoekt om maatregelen/afspraken om ook deze (startende) creatieve bedrijven te kunnen blijven faciliteren op de NDSM-werf.

Retail invulling (dagelijkse- en niet-dagelijkse retail)

Op de NDSM-werf wordt een compacte wijk gerealiseerd. Bij deze compacte wijk horen ook voorzieningen. Naar onze mening is een te beperkt metrage aan dagelijkse voorzieningen opgenomen. In het IB is opgenomen dat het metrage dagelijkse retail op maximaal 2.200 m² is gesteld. Dit metrage volgt uit de gemeentelijke overweging om de ontwikkeling van andere winkelcentra in het stadsdeel niet te verstoren en overbewinkeling te voorkomen.



Op basis van een door Bureau Stedelijke Planning uitgevoerde expertopinie inzake dagelijkse voorzieningen zou een uitbreiding tot 4.000 m² realistisch zijn. Dit wordt ondersteund door aanvullend onderzoek van Locatus, welke in opdracht van het SDAN is uitgevoerd.

Wij verzoeken u de metrage dagelijkse retail voor de NDSM-werf te verhogen conform de uitkomsten van de onderzoeken.

Ten aanzien van de niet-dagelijkse retail staat opgenomen dat de winkels moeten aansluiten bij de thema's van de NDSM-werf; Creatief en Nautisch. Ontwikkelaar zou graag zien dat thematische retail wordt losgelaten van de thema's Creatief en Nautisch en dat het aangegeven metrage wordt omgezet naar "niet-dagelijkse retail".

Graag laten wij de thema's ten aanzien van thematische retail los omdat er onvoldoende aanknopingspunten zijn voor retail rondom de thema's Creatief en Nautisch. Deze twee thema's hebben een verlamende werking en zijn te beperkend voor het invullen van kwalitatief goede retailconcepten. Wij hebben de visie dat bijzondere locaties/objecten/thema's in de praktijk het decor vormen en niet zo zeer de daadwerkelijke invulling van retailmeters (hiervoor verwijzen we naar de u reeds bekende retail-visie).

Wij verzoeken u de thematische retail te ontkoppelen van de thema's creatief en nautisch en dit te vervangen door niet-dagelijkse retail en in het IB op te nemen dat het metrage niet-dagelijkse retail ingevuld kan worden conform onze visie.

Wij constateren een spanning tussen de ambitie in het IB ten aanzien van Programma (volume, mix van functies) en de gemeentelijke programmatische kaders en maatregelen (gevolgen projectenschouw, kantorenstrategie).

De programmatabel op pagina 20 van het IB komt niet overeen met de in het IB opgenomen tekst. In de tabel is er voor de gebieden West, Noord en Oost bijvoorbeeld geen metrage woningbouw opgenomen. Daarnaast staan er in de tabel geen bedrijfsmeters. In de tekst staat echter dat de vestiging van bedrijven met een kantoraandeel lager dan 50% niet gelimiteerd is.

Wij verzoeken u de programmatabel inclusief metrages aan te vullen met o.a. de functie bedrijven en wonen.

Het huidige percentage sociale woningbouw wordt in het IB gesteld op 30%. Onzes inziens zou dit percentage naar beneden bijgesteld kunnen worden. Op 1 januari 2010 stonden in Noord 39.359 woningen, waarvan 72% sociale verhuurwoningen zijn en 24% koopwoningen (bron: De staat van de Noordse wijken 2010). Deze cijfers geven aan dat in Amsterdam-Noord een bovenmatig aandeel van de woningmarkt vertegenwoordigd wordt door sociale verhuur. In dezelfde rapportage staat vermeld dat in veel noordse wijken het aandeel sociale woningbouw ruim boven het stedelijk gemiddelde ligt.



Wij verzoeken u te overwegen om het minimale aandeel sociale woningbouw te verlagen naar bijvoorbeeld 20%.

Tot en met de afronding van het PB hadden zowel de gemeente als de ontwikkelaar de ambitie om het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water geclusterd rond de pieren. Een milieu dat zich in programmering, schaal en karakter onderscheidt van het landprogramma.

Wij betreuren het dat de gemeente het voornemen heeft om in het IB geen enkele mogelijkheid meer te bieden voor gebouwen (op palen danwel drijvend) op/in het water. Hier besluit de gemeente eenzijdig af te wijken van de eerdere gezamenlijke ambitie tussen de gemeente en de ontwikkelaar.

Wij verzoeken de gemeente om in het IB de gezamenlijke ambitie wederom vorm te geven door bebouwing op het water mogelijk te maken.

Ad 4. Fasering/Planning/Ontwikkelingsstrategie

In het IB wordt een grote mate van vrijheid gegeven om kleine en grote ontwikkelingen mogelijk te maken. Veel vrijheid wordt geboden in volgorde van ontwikkeling en het tempo waarin deze plaatsvinden. Onze ontwikkelbenadering is mede door het huidige economisch klimaat nog noodzakelijker geworden. Als ontwikkelaar dienen we de klant te volgen/bedienen. De markt bepaalt

De gemeente heeft besloten om de ontwikkeling van de NDSM-werf te vertragen. Concreet betekent dit dat de gemeente het voornemen heeft om zowel werf Oost en werf West-midden niet actief te ontwikkelen.

Wij zien dit stopzetten van de ontwikkelmogelijkheden in deze gebieden als een beperking en strijdig met de filosofie dat de markt leidend is. We moeten af van het standpunt dat de gemeente en/of ontwikkelaar gaat bepalen waar de klant zich wil vestigen. Meer vrijheid om te starten op andere plekken zal dus geboden moeten worden om de markt optimaal te kunnen faciliteren.

Wij verzoeken u ons de vrijheid te geven om op de gehele NDSM-werf, zonder enige restrictie, ontwikkelingen mogelijk te maken.

In het IB staat opgenomen dat realisatie van bebouwing op andere, dan in het zespuntenplan opgenomen, kavels pas mogelijk is na voltooiing van geluidsafschermbende bebouwing op kavel B2, B10/B11, B9 en B13. Wij begrijpen niet waar dit vandaan komt of waartoe dit dient. Enerzijds omdat op deze kavels ook al geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd worden, anderzijds omdat wij de hele werf als ontwikkelgebied zien en de markt hierbij leidend willen laten zijn.

Ad 5. Visie op NDSM ontwikkeling

De vastgoed-/kredietcrisis heeft de wereld veranderd. Nu de stofwolken beginnen op te trekken staat vast dat de vastgoedwereld nooit meer dezelfde zal zijn en de ruimtelijke ordening evenmin.



De huidige ruimtelijke- en milieuwetgeving is nog gericht op functiescheiding. Deze regels werken onverminderd door in de planologie van de (gebieds-)ontwikkeling (structuurvisies, masterplannen, bestemmingsplannen, de vergunningverlening). Dit heeft er toe geleid dat er van langjarige programma's via stedenbouwkundige plannen naar bouwprojecten wordt gekomen. Deze relatie is de laatste decennia steeds complexer en 'stropetiger' geworden.

De huidige vraag van gebruikers/bewoners gaat uit naar levendige stadswijken met een goed verblijfsklimaat en variëteit in vestigingsmilieus. Het ruimtelijkbeleid in de strategie dient, om hiertoe te komen, een dienende rol te hebben teneinde barrières en regelgeving op te ruimen en ruimte te maken voor ontwikkeling. Zo biedt de crisis een kans op een bloeiende nieuwe economie in een gevatte levendige stad.

De sprong naar het gewenste kwaliteitsniveau kan niet in één keer gemaakt worden zonder de enorme investeringen die van de overheid worden verwacht:

- Directe investeringen (inrichting openbaar gebied);
- Indirecte investeringen (lagere grondprijzen).

Investeren moet gaan over waardecreatie op lange termijn Niet planvorming maar ondernemerschap moet de stuwende kracht zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

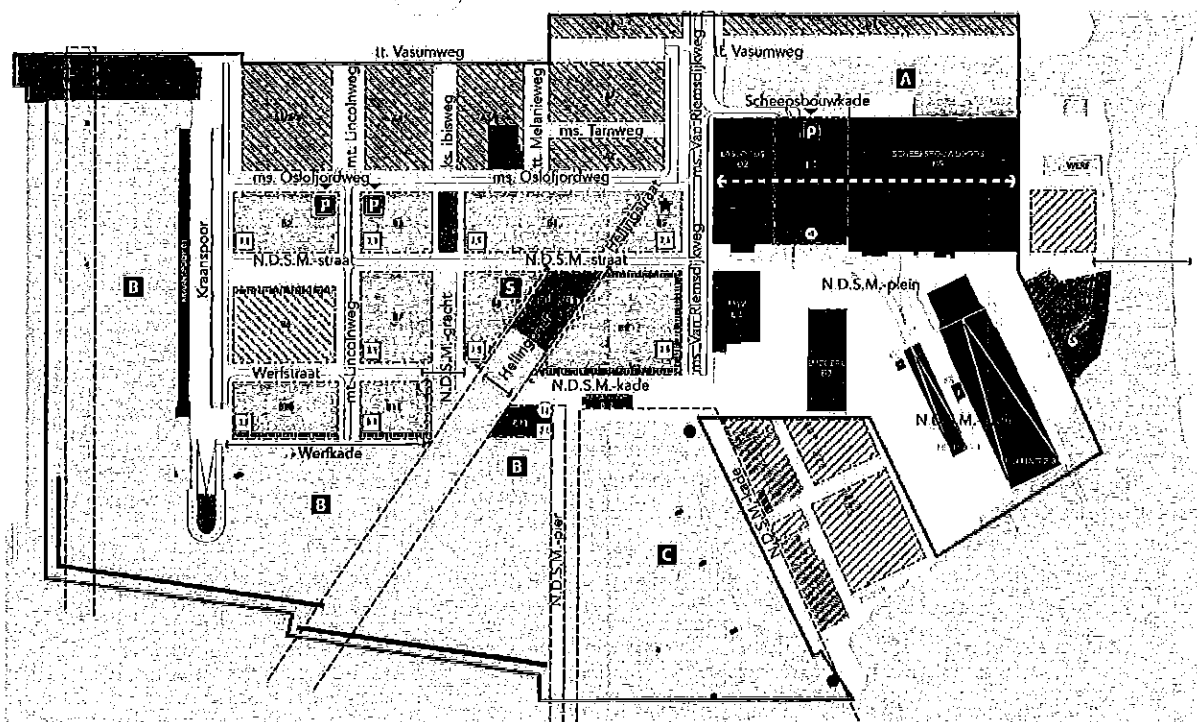
Tot het geven van een nadere toelichting op het voorgaande zijn wij uiteraard graag bereid.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vernemen graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,
namens Amsterdam Waterfront bv en Nautisch Kwartier bv

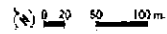


T. Blesterbos



- | | | | | |
|---|--|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 gemengd gebied gemengd gebied, excl. wonen historisch erfgoed nautisch centrum groenvoorziening | <ul style="list-style-type: none"> gerealiseerde ontwikkeling tijdelijke exploitatie/ tijdelijke bebouwing autonoma transformatie concentratie publieks- gericht planprogramma | <ul style="list-style-type: none"> S basisschool P parkeergebouw + ingang interne route voetgangers verbodding verbinding over water plangrens | <ul style="list-style-type: none"> maximale bouwhoogte uiterste rooilijn optie accent > 60 m. minimale FSI max. FSI / kavel lichtcorridor | <ul style="list-style-type: none"> A verenigingshaven B evenementen- /passantehaven C museum- on charterhaven • pontaanlanding • golfbreker • nautische relictten |
|---|--|--|--|---|

Noordwaarts - NDSM





M e m o

Bestemd voor:
Aantal pagina's: 6
Verstuurd door: Steffan Kunst
Datum: 17 februari 2011
Onderwerp: Niet dagelijkse retail op de NDSM-werf

Van places to buy – naar Places to be

1. NDSM gebiedsontwikkeling

De NDSM-werf, een voormalige scheepswerf, gelegen aan het IJ in Amsterdam-Noord, wordt de komende vijftien tot twintig jaar (her)ontwikkeld. De gezamenlijke ambitie van gemeente en ontwikkelaar is het realiseren van een gebied waarin de juiste mix van voorzieningen, bedrijvigheid, openbare ruimte en goede woningen aanwezig zijn. Kortom: een levendig en compleet gebied.

Deze unieke locatie zal zich in de toekomst ontwikkelen tot een 'hotspot' waar 18 uur per dag, het hele jaar door, iets te beleven valt. Met een dergelijk bijzonder, grootstedelijk centrummilieu ontstaat er tevens een markt voor dagelijkse en niet-dagelijkse detailhandelsvoorzieningen.

Voorzieningen zijn te meer van belang omdat bewoners en bedrijven hun vestigingsplaatskeuze mede, en steeds sterker, laten afhangen van het voorzieningenpakket in hun directe omgeving:

- Creatieve (woon)milieus, (culturele) voorzieningen en bedrijvigheid creëren levendigheid en verhogen het woongenot en hebben een positief effect op woningprijzen. Ze trekken een specifiek, vaak hoger opgeleid publiek, aan.
- Voor werknemers en werkgevers is het voorzieningenpakket en de werkomgeving essentieel, naast uiteraard bereikbaarheid en kwaliteit van het pand. Een gezond economisch milieu op de werf is daarmee sterk afhankelijk van het aanbod van passende voorzieningen.
- De nabijheid van (dagelijkse) artikelen is voor een groot deel van de bevolking en werknemers een basisvereiste is. De NDSM Werf leent zich door de diversiteit, de grootstedelijk- en centrumstedelijkheid en de vele unieke objecten voor bijzondere vormen van retail.

2. HUIDIGE RELEVANTE KADERS

Detailhandelsstructuurnota Amsterdam-Noord 2005

In deze nota uit 2005 zijn de grootschalige ontwikkelingen op de NDSM-werf niet opgenomen. Zowel niet in de detailhandelsstructuur als in de toevoeging van programma. De hoeveelheid programma conform het huidige concept investeringsbesluit bedraagt voor:

- Werf Zuid ongeveer 271.000 m² (kantoren/bedrijven, retail, horeca, cultuur, wonen en educatie);
- Werf Oost ongeveer 198.000 m² (creatieve en mediabedrijven, retail, horeca, kunst en cultuur, evenementen en wonen).

Ondanks dat de NDSM-werf programmatisch niet is opgenomen in de detailhandelsstructuurnota zijn er op basis van het toen aanwezige kwantitatieve en kwalitatieve aanbod een aantal belangrijke zaken geconcludeerd:

- Het huidige voorzieningenniveau van Amsterdam Noord schiet te kort;
- Er is te weinig keuze en variatie voor bewoners en consumenten;
- Er is onvoldoende concurrentie, met als gevolg het uitblijven van vernieuwing;
- Er wordt aanbevolen om niet langer plannen maken, maar te komen tot uitvoering.

Advies Commissie Winkelplanning

In oktober 2009 heeft de commissie Winkelplanning op basis van het concept Projectbesluit d.d. 16 juni 2009 o.a. een advies gegeven over het niet-dagelijkse programma. De commissie adviseert wat betreft het niet dagelijkse programma te kiezen voor het thema Nautisch.

Daarnaast is de commissie sceptisch over de haalbaarheid van het in het concept Projectbesluit opgenomen omvangrijke programma van 11.000 tot 29.300 m² bvo.

In het Strategiebesluit NDSM (juni 2009) is het dagelijks programma retail vastgesteld op 2.200 m² bvo en thematische retail op ca. 15.800 m². De Commissie Winkelplanning Amsterdam heeft in een reactie hierop (oktober 2009) aangegeven de dagelijkse retail over 2 supermarkten te willen verdelen en voor thematische retail te kiezen voor 'nautisch'.

3. BEVINDINGEN

Bureau Stedelijke Planning is door Amsterdam Waterfront gevraagd om een expert opinie te geven omtrent de invulling van de dagelijkse en thematische¹ retail.

Het consumentengedrag is in de tijd veranderd door de toegenomen welvaart, mobiliteit en betere educatie en informatievoorziening. Waar de consument zich in het verleden voornamelijk bezig hield met het voorzien in de eerste levensbehoeften, heeft dit plaats gemaakt voor het bevredigen van de psychologische behoeften als vermaak, ontwikkeling, onderwijs en kennis.

Vandaag de dag speelt de experience-revolutie een belangrijke rol en wordt er steeds meer belang gehecht aan het nastreven van belevenissen. De mens wordt meer en meer gezien als consument dan als burger en de consumptie blijft dus niet alleen beperkt tot het consumeren van goederen.

Onderstaand zijn in het kort de conclusies van Bureau Stedelijke Planning weergegeven ten aanzien van thematische retail zoals dit is gesteld in het concept-investeringsbesluit. Voor een meer uitgebreide beschouwing wordt verwezen naar de Powerpoint-presentaties d.d. 8 juli 2010 en 3 februari 2011:

- Er zijn onvoldoende aanknopingspunten voor retail rondom het 'enge' thema Nautisch.
- Bijzondere locaties/objecten/thema's vormen in de praktijk het decor, niet zo zeer de daadwerkelijke invulling van retailmeters.
- De NDSM-Werf wordt een centrumstedelijk en dynamisch verblijfsgebied, 18 uur per dag. In een decor dat qua ligging, locaties, objecten en thema's compleet anders is dan de grachtengordel.
- Winkels vernieuwen voortdurend de wijze waarop zij consumenten tot aankopen verleiden. Hierin passen bijzondere, hybride concepten waarin retail is gekoppeld aan productie, ambacht, distributie, experience, horeca, kantoor en try & buy². Zowel directe consumentenverkoop als business-to-business.
- De kracht ligt in combinatie -> specialisatie in diversiteit!

De behoeften van de detailhandel in het streven van deze branche naar innovatie, nieuwe winkelconcepten en -formules. Een verruiming van de mogelijkheden op retailgebied zal de ondernemer stimuleren tot het geven van extra impulsen en het treffen van innovatieve maatregelen, hetgeen de kwaliteit ten goede komt.

Dit alles vraagt om nieuwe vormen van detailhandel!!!!

¹ Onder thematische retail wordt verstaan: concentratie detailhandel in bepaalde branche en/of prijs-kwaliteitssegment. Er is een relatief groot bereik en verzorgingsgebieden nodig. Er kan onderscheid gemaakt worden naar historisch gegroeid (PC Hooftstraat, Bredevoort, De Negen Straatjes) versus planmatig opgezet (Factory Outlet Centra, Woonmall, The Globe, Drakenest) thematische centra.

² 'Try and buy' is een principe waarbij consumenten producten die zijn opgenomen in het assortiment van een winkel in de winkel of in de directe omgeving van de winkel (gratis) kunnen uitproberen.

4. AMBITIE & WENS - TOEKOMST

De gemeente en ontwikkelaar hebben de gezamenlijke ambitie omschreven in het concept Investeringsbesluit: “de NDSM-werf wordt ontwikkeld tot een stuk stad met een maximale mix aan programma. De werf heeft unieke kwaliteiten die een voedingsbodem vormen voor experiment. Een stadsmilieu van waaruit zich een creatieve stad aan het ontwikkelen is. De werf kenmerkt zich door een creatieve en ondernemende geest, waar scheidslijnen tussen wonen en werken, cultuur en commercie, oud en nieuw vervagen. De werf is flexibel in gebruikswaarde en ontwikkelproces, zonder statisch eindbeeld. De werf biedt samenhang in veelheid en vice versa”.

Een aantrekkelijk, dynamisch en attractief winkellandschap voor de consument, waar ruimte is voor ondernemerschap, is het doel waarop de betrokken partijen zich moeten richten

Uitgangspunten die we hierbij willen hanteren zijn:

- Het toevoegen van winkelmeters is niet langer louter een kwantitatieve aangelegenheid. Het toevoegen van een bepaalde kwaliteit is belangrijker dan de vraag om hoeveel vierkante meters het gaat.
- Stads milieu met bijbehorende mix aan dagelijkse en niet-dagelijkse retail. Een brede basis aan retail is noodzakelijk vanwege het grote aandeel woningen en kantoren, als ook voor het vasthouden van de unieke kwaliteiten van de werf
- Vanwege het experimentele karakter van de werf zullen met name nieuwe vormen van retail zich vestigen. Belangrijk is geen beperkende insteek te kiezen, maar richtlijnen te formuleren die dergelijke ontwikkelingen juist stimuleren en faciliteren. Consumenten willen beleving en diversiteit, geen kopie van een winkelcentrum.
- Vanwege het accent op creatieve industrie zal een wisselwerking tussen kantoren, winkels, evenementen en andere voorzieningen ontstaan. Het winkelaanbod zal daardoor een meer creatieve, gemixte samenstelling krijgen. Winkels met een creatief-commerciële insteek. Winkelketens zullen het straatbeeld niet domineren.
- Branchering aanpassen aan locatie om zodoende invulling te geven aan kwaliteit, service, uitstraling en andere onderscheidende aspecten.

Voorbeelden hiervan zijn winkels:

- met een mix tussen “maak, show, koop”, de zgn: Productiegebonden detailhandel
 - o gemengde interieurwinkels met adviesfunctie (KitchenTechnics);
 - o mode-ontwerper met showroom (Hans Ubbink).
 - o Kunstenaar met atelier en galerie.
 - o Distillerij (Bols Experience)
- met een mix tussen “show and sell”.
 - o pilotstores,
 - o showrooms van modemerken;
 - o creatieve ondernemingen met een winkelfunctie (DROOG Design).
- in combinatie met horeca-invulling met publieke functie.
- met deels culturele of educatieve functie (kookstudio met kook-artikelen, galerie met boekenverkoop etc.
- met tijdelijke invulling: Pop-up stores en guerilla-stores (Mood Over West).

Qua sfeer kan gedacht worden aan San Francisco-Fisherman's Wharf, Liverpool-Albert Dock, Vancouver- Granville Island, Seven Dials in Londen Covent Garden en De Negen Straatjes in Amsterdam.

5. OVERWEGINGEN

De dreiging van een te groot aanbod retail zou aanleiding zijn te pleiten voor een stop op nieuwe ontwikkelingen of nieuwbouw in het algemeen. Echter, juist vanwege het belang van dynamiek is een dergelijke stop geen optie. Nieuwe ontwikkelingen moeten mogelijk blijven en zijn zelfs gewenst om dynamiek, ondernemerschap en attractiviteit te stimuleren.

Vanwege het feit dat er onvoldoende aanknopingspunten zijn voor grootschalige invulling rondom het 'enge' thema Nautisch moet dit worden losgelaten. Gestuurd moet worden op een andere, ruimere, meer onderscheidende vorm van "niet dagelijkse retail". De thema's waarbinnen dit plaats kan vinden zijn dus niet allen nautisch of creatief, maar ook food, media/muziek, ontwerp, design/fashion en industrieel.

De veranderde omstandigheden maken het noodzakelijk dat vergroting van attractiviteit en dynamiek op een andere manier gestalte krijgen. Extra aanbod, al dan niet gepaard gaand met upgradering van het bestaande aanbod, was decennialang de motor voor vernieuwing en kwaliteitsverbetering, maar dat idee is passé. Het zonder meer toevoegen van extra aanbod op grote schaal zal, zo is inmiddels de verwachting, kunnen leiden tot overaanbod, leegstand en verpaupering. Dat is ongewenst. We dienen echter wel ruimte te bieden aan dynamiek en attractiviteit.

Aangezien de gehele locatie NDSM nog niet is opgenomen in de detailhandelsstructuur Amsterdam Noord kan e.e.a. niet op basis daarvan worden beoordeeld.

Basis voor beleid vormt uiteraard de visie op de detailhandelsstructuur. Het beleid van de gemeente moet ons inziens niet zo zeer gericht zijn op het toepassen van sancties/restricties, maar in eerste instantie op het zoeken naar versterking in de Noord-Amsterdamse detailhandelsstructuur om zodoende een winkelstructuur te realiseren waarin dynamiek voldoende kan worden opgevangen en wensen van ondernemingen kunnen worden gehonoreerd.

6. CONCLUSIE

Wij zijn van mening dat:

- Er onvoldoende aanknopingspunten zijn voor retail rondom het 'enge' thema Nautisch;
- De niet dagelijkse retail meters moeten worden losgekoppeld van één thema;
- Bij de thematische retail dient meer gestuurd te worden op een andere, ruimere, meer onderscheidende vorm van "niet dagelijkse retail".
- Gezien het karakter en invulling van retail die wij voorstaan dit geen onaanvaardbare doorkruising zal zijn van de bestaande detailhandelsstructuur;
- De NDSM-werf geschikt is voor winkelend publiek omdat de capaciteit van het parkeren en de aan- en afvoerwegen voldoende is;
- de toekomstige activiteiten/bestemmingen op de locatie uitstekend te combineren zijn met detailhandel.
- de komst van veel mensen/winkelend publiek naar deze locatie uitstekend past bij de visie die wij hebben voor deze locatie.

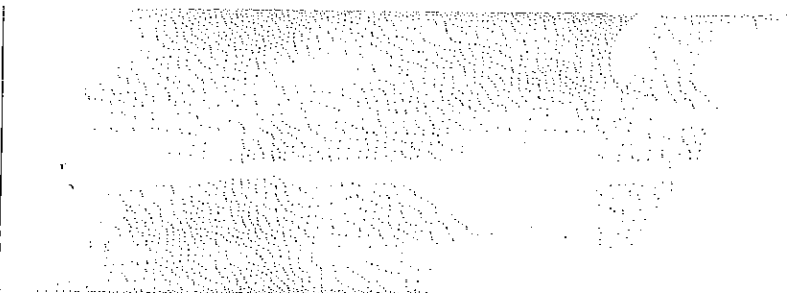
Alle betrokken partijen staan nu voor de uitdaging om te vernieuwen en kwaliteit toe te voegen. Partijen zullen hierbij moeten samenwerken en gezamenlijk naar oplossingen moeten zoeken.



TPPOST

€00747 ct

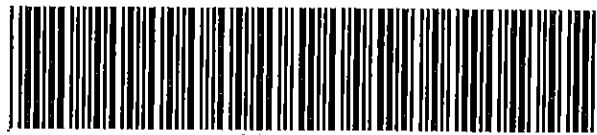
#FM 83524
NEDERLAND



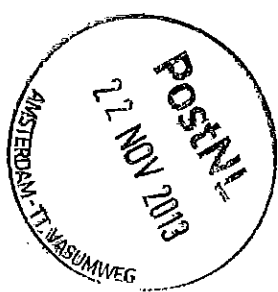
Frankiemachine & (Digitale) Postzegel

R NL  Aangetekend

Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRRDT0201721





Postbus 37656
1030 BH Amsterdam
Telefoon 020 722 08 77
www.veban.nl
info@veban.nl

Stadsdeel Amsterdam Noord
T.a.v. mw P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Amsterdam, 18 november 2013

Betreft; Ontwerp Bestemmingsplan NDSM werf West

kenmerk NL.IMRO.0363.N1011BPSTD-OW01

Beste mevrouw Vrijman,

Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan willen wij de volgende punten onder uw aandacht brengen, cq. bezwaar maken;

In par 5.3.3 staat dat betaald parkeren wenselijk is. Zoals in het rapport van goudappel Coffeng van 2011 is onderzocht is de parkeerdruk niet boven de 90 % waardoor betaald parkeren niet noodzakelijk is.


In par. 8.34 staat dat de huurovereenkomst van de grond van de wasstraat met Hulshoff opgezegd wordt zodra woningbouw in het plangebied aan de orde is. In het bestemmingsplan wordt steeds genoemd dat bestaande ondernemers niet de dupe mogen worden van wijziging in de aard van het gebied. Door deze wijziging dupeert u deze ondernemer in het uitoefenen van zijn onderneming en vinden dit niet gepast. Het zou passender zijn dat u aangeeft op dat moment met de betreffende ondernemer in gesprek te gaan teneinde een minnelijke regeling te treffen.

In hoofdstuk 16 geeft u aan dat in kader van de klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam nieuwe gebouwen aangesloten dienen te worden op het duurzame warmtenet. In het geval van kantoren en zakelijke bestemmingen is veelal niet de warmte aansluiting doorslaggevend maar de behoefte aan duurzame koude. U verplicht deze ondernemers in dit geval de koude op een niet

duurzame wijze op te wekken. Wij verzoeken u dit nogmaals te onderzoeken. Naar onze mening zou hier moeten staan dat, indien er een even duurzaam alternatief gerealiseerd wordt waarbij tevens duurzame koude wordt opgewekt, de betreffende ondernemer niet gehouden is gebruik te maken van het warmtenet. Te denken valt hierbij aan warmtekoude opslagsystemen of warmtepomp systemen.

In afwachting van uw reactie, verblijf ik.

Met vriendelijke groet,



Edwin Klomp

Bestuurslid VEBAN

Portefeuille Economische ontwikkeling



Deelraad van stadsdeel Noord
T.a.v. Mevr. P. Vrijman
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Shipdock B.V.
T.T. Vasumweg 125-131
P.O. Box 37201
1030 AE Amsterdam
Phone +31 (0)20 - 6318218
Fax +31 (0)20 - 6315791
www.shipdock.nl
info@shipdock.nl

AANGETEKEND

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West

Geachte mevrouw Vrijman,

Het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West (kenmerk NL.IMRO.0363.N1011BPSTD.OW01) en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden liggen met bijbehorende stukken met Ingang van 9 oktober 2013 gedurende een termijn van zes weken ter Inzage. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen kenbaar worden gemaakt. Shipdock Amsterdam maakt van deze gelegenheid gebruik.

Shipdock Amsterdam is gelegen op het industrieterrein Cornelis Douwesterrein aan de t.t. Vasumweg 131 te Amsterdam. Onze inrichting ligt op korte afstand van de gronden waarop het ontwerpbestemmingsplan NDSM-werf West betrekking heeft. Vanuit die situatie hebben wij de voorgenomen veranderingen nauwgezet bestudeerd.

Wij zijn tot de conclusie gekomen, dat de door het nieuwe bestemmingsplan gecreëerde gebruiksmogelijkheden leiden tot een slechte Ruimtelijke Ordening, waarbij de scheiding tussen werken (de zwaardere industriële activiteiten van Shipdock) en wonen/recreatie onvoldoende is doorgevoerd. Het betreft de volgende milieucomponenten:

- **geurhinder:** In hoofdstuk 15.1 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Geur. Shipdock wordt niet betrokken in de mogelijke geurbronnen, terwijl dit op basis van de werkzaamheden (verfspuiten in de buitenlucht) niet mag worden uitgesloten. Er wordt gesteld dat alle geurbronnen allemaal op een grotere afstand dan 500 meter van de NDSM-werf zijn gelegen, welke afstand de grootste aanbevolen richtafstand is voor het aspect geur op basis van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Echter, als vanaf de oostelijke terreingrens van Shipdock een afstand van 500 meter wordt bepaald, valt globaal de helft van het bestemmingsplan binnen deze afstand;
- **stofhinder:** In hoofdstuk 15.2 van de Toelichting wordt nader ingegaan op het aspect Stof. Hier wordt Shipdock wel nader beschouwd als stofbron (stralen en spuiten in de buitenlucht). Er worden meerdere aannames gedaan, die niet rechtvaardigen dat stofhinder mag worden uitgesloten. Zo wordt gerefereerd aan een beoordeling door de GGD, waarin juist geen uitspraak over stof wordt gedaan maar alleen over vluchtige organische stoffen (VOS). Er wordt voorts gesteld, dat klachten afkomstig zijn uit een gebied op circa 700 meter ten noordwesten van het plangebied. Klachten over stof zijn sterk windrichting afhankelijk. Er



wordt gesteld dat "gezien de heersende windrichting (*noordelijke en noordoostelijke richting*) de kans op onaanvaardbare hinder nog steeds als zeer gering wordt geacht". Deze aanname omtrent de heersende windrichting is onjuist, alle windrichtingen komen voor met juist een voorkeur voor zuidwesten-westen-noordwesten wind, welke met name belastend zijn voor het onderhavige bestemmingsplangebied.

- **Geluidhinder:** Er is bijlage 9 toegevoegd met de benaming "Geluidonderzoek Plekbelasting". Hierin wordt beschreven wat de te verwachten plekniveaus ten gevolge van gritstralen bij Shpdock zullen zijn nabij de nieuw te realiseren woningen. De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat gedurende de nachtperiode plekgeluiden van meer dan 60 dB(A) optreden, welke in lijn met de methodiek in de 'Handleiding Industrielawaai en Vergunningverlening" niet zijn toegestaan voor nieuwe situaties. Er wordt hierbij uitgegaan van werkzaamheden op het toekomstige, nog niet vergunde drijvende dok. Echter, naar onze mening ontstaan door de realisatie van de woningen binnen het bestemmingsplan deze onacceptabele geluidsniveaus ook voor de bestaande (vergunde) situatie, waardoor Shpdock direct wordt beperkt in het uitoefenen van de werkzaamheden.

Concluderend stellen wij, dat Shpdock niet alleen in haar bestaande bedrijfsvoering wordt beperkt, maar ook de noodzakelijke groei en toekomstige ontwikkelingen zullen dan worden gefrustreerd. Tegelijkertijd geldt dat ter plaatse van de geprojecteerde woningen of andere gevoelige bestemmingen geen aanvaardbaar leefmilieu is verzekerd.

Met vriendelijke groet,
SHIPDOCK B.V.

F. van der Waal
General Manager

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be 'F. van der Waal', written over the typed name and title.