

## INHOUDSOPGAVE

## Toelichting best.plan Westerdokseiland

1. Inleiding
  - 1.1 plangebied
  - 1.2 planologische context
  - 1.3 masterplannen (Kop en Stadszijde)
  - 1.4 bestemmingsplan
2. Geschiedenis
3. Bestaande situatie
4. Toekomstige ontwikkeling
  - 4.1 IJ-oeveren
  - 4.2 Verbinding met de binnenstad
5. Planbeschrijving
  - 5.1 stedenbouwkundige visie en ontwerpen (Kop en Stadszijde)
  - 5.2 programma
  - 5.3 parkeren
  - 5.4 verkeer en openbaar vervoer
  - 5.5 wonen op het water
  - 5.6 overig watergebruik
6. Technische aspecten en milieu
  - 6.1 effecten van de hoogbouw
  - 6.2 milieubijdrage
  - 6.3 kabels en leidingen
  - 6.4 riolering
  - 6.5 bodem
  - 6.6 externe veiligheid
  - 6.7 geluidshinder
  - 6.8 geur- en stofbelasting
  - 6.9 toelichting op de bedrijvenlijst
7. Planvoorschriften
8. Uitvoerbaarheid
  - 8.1 financiële haalbaarheid
  - 8.2 beheer en exploitatie
  - 8.3 inspraak
  - 8.4 Art.-10-overleg

Bijlage 1: Verslag Inspraakavond

Bijlage 2: Vragenlijst W.de Waal c.s + beantwoording

## **1. Inleiding**

### **1.1 plangebied**

Het Westerdokseiland ligt aan de noordwestelijke rand van de historische binnenstad in de directe nabijheid van de Haarlemmerbuurt en de Westelijke eilanden; Prinseneiland, Bickerseiland en Realeneiland. Het eiland ligt temidden van twee grote watervlakten, aan de oostzijde het IJ, aan de stadszijde het Westerdok. Aan de noordzijde grenst het Westerdokseiland aan de Zeeheldenbuurt en het Barentszplein. Aan de zuidzijde ligt het Westelijk Stationseiland en Amsterdam Centraal Station (C.S.). Dwars over het eiland loopt het tracé van de Westerdoksdijk dat het eiland in tweeën deelt; een IJ-zijde en een Westerdokzijde. Deze weg is een belangrijke verbinding tussen de Amsterdamse binnenstad en de westelijke ringweg. De relatie met zowel C.S. als de Haarlemmerbuurt biedt uitgelezen kansen tot het creëren van een specifiek woon- en werkmilieu aan het IJ, verwant aan de westelijke eilanden en de binnenstad.

### **1.2 planologische context**

Het plangebied van het bestemmingsplan Westerdokseiland maakte deel uit van het in juni 1994 door de Gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde bestemmingsplan IJ-oever, welk bestemmingsplan in februari 1995 gedeeltelijk werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Bij besluit van 8 juni 1998 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit tot gedeeltelijke goedkeuring van Gedeputeerde Staten vernietigd en tevens integraal goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan IJ-oever. Voor het plangebied is derhalve op dit moment geen planologische regeling van kracht.

### **1.3 masterplannen (Kop en Stadszijde)**

Voor het Westerdokseiland is in september 1998 een Stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) gemaakt dat door de Gemeenteraad op 17 maart is vastgesteld (Gemeentebld afdeling III, besluit nr. 106). Dit SPvE is gemaakt op basis van twee masterplannen: een voor de bebouwing aan de Stadszijde en een voor de bebouwing op de Kop.

Het SPvE vormt de concrete basis voor het onderhavige bestemmingsplan.

### **1.4 bestemmingsplan**

Het onderhavige bestemmingsplan is opgesteld op basis van het, door de Gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde SPvE Westerdokseiland. Het plan biedt de juridisch- planologische basis voor de ontwikkeling van het plangebied tot een hoogwaardig stedelijk milieu met gemengde functies. Het bestemmingsplan is wat haar juridische vorm betreft een gedetailleerd plan ex art. 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar vertoont ter wille van de bij de uitvoering/ realisering benodigde flexibiliteit de kenmerken van een globaal eindplan.

## 2. Geschiedenis

In 1834 werd het Westerdok aangelegd. De aanleg van het Oosterdok en het Westerdok houdt verband met het Groot Noord-Hollands Kanaal, de nieuwe zeeweg naar Den Helder, dat in 1824 werd voltooid. De twee dokken kwamen tot stand door de aanleg van twee zware dijken, de Oosterdoksdiijk en de Westerdoksdiijk. De Westerdoksdiijk werd aangelegd vanaf de Nieuwe Haarlemmersluis tot de wal op de Spaarndammerdijk buiten de Haarlemmerpoort en omsloot hiermee drie eilanden: Prinseneiland, Bickerseiland en Realeneiland. In de twee dokken konden de grootste schepen van die tijd terecht. De aanslibbing van het IJ werd echter niet tot staan gebracht en de ligging van de dijken maakte aanleg van het Centraal Station in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw midden in de haven dermate aantrekkelijk dat het station op deze locatie werd gerealiseerd.

De groei van het railverkeer leidde tot de demping van het oostelijke deel van het Westerdok ten behoeve van rangeer- en opstelruimte voor de spoorwegen. Aan de IJ-zijde werd het eiland vergroot ten behoeve van havengebonden activiteiten. De oorspronkelijke dijk scheidt het eiland dus in een binnendijs en een buitendijs gebied.

Met de aanleg van Amsterdam Centraal Station en het spoorwegtalud in de 19<sup>e</sup> eeuw is de oorspronkelijke relatie tussen stad en water ingrijpend gewijzigd. In plaats van aan het IJ lag Amsterdam opeens achter het spoorwegtalud. Het oorspronkelijke waterfront was verdwenen. Het talud bleek een moeilijk te nemen barrière waardoor de IJ-oever tientallen jaren een kwijnend bestaan leidden als een vergeten achterkant van de stad. Inzet van de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever is het slechten van die barrière door het terugbrengen van stedelijke functies naar het IJ.

## 3. Bestaande situatie

Aan de Westerdoksdiijk werd in 1867 de scheepswerf 'Het Kromhout' opgericht door de firma Goedkoop. Een tijd later, in 1918, werd begonnen met het aanplempen van het Westerdokseiland. De westzijde van het gebied werd in 1920 in gebruik genomen als spoorwegemplacement met kolenopslag door de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.I.J.S.M.). Het huidige Westerdok kreeg zijn vorm nadat de spoorwegen een deel van het 19<sup>e</sup> eeuwse dok dempten ten behoeve van een rangeerterrein en loodsen. De westkant van het dok wordt begrensd door een onregelmatige bebouwing, tot stand gekomen op de voormalige wervenzone van het Bickerseiland. Het water wordt gebruikt door pleziervaartuigen en woonschepen. Het midden van het dok dient beschikbaar te blijven als vaarroute voor binnenvaartschepen. In het Westerdok liggen momenteel 41 legale en gedoogde woonschepen.

Aan de oostzijde van de Westerdoksdiijk vestigden zich diverse soorten bedrijven. Door de Bataafse Importmij. (later overgegaan in de Shell) werd aan de benzinehaven een groot depot voor benzine- en petroleumopslag ingericht. Hiernaast werd het Koninklijk Etablissement gevestigd waar diverse goederen werden opgeslagen.

In de periode 1950-1989 kwam er aan de Westerdoksdijk een aantal bedrijven bij en vonden enkele bestemmingswijzigingen plaats. Tussen rederij Goedkoop en de Shell vestigde zich de Rijks Automobielen Centrale (RAC), een onderdeel van de PTT dat als garage en onderhoudswerkplaats voor postauto's fungeerde. Aan de straatzijde van de percelen van zowel de PTT als de Shell verschenen in die tijd benzinepompen. De Rijkspolitie te Water vestigde zich in het voormalig Koloniaal Etablissement. Onder de naastliggende brug naar de De Ruyterkade werd een schietbaan aangelegd.

In 1996 is door de gemeente het voormalige spooremlacement van de Nederlandse Spoorwegen aangekocht. Momenteel wordt een groot deel van het eiland in beslag genomen door het inmiddels afgegraven voormalige rangeerterrein van de NS. Langs dit terrein loopt de dijk (Westerdoksdijk) die het Centraal Station met de westelijke ring verbindt. Op het eiland is een vrachtgoederenloods met kantoren gevestigd, destijds gebouwd in opdracht van de H.I.J.S.M. De loods is een aantal malen uitgebreid.

Bij het besluit over het SPvE is tevens het besluit genomen de variant te kiezen waarbij de loods gesloopt zal gaan worden.

Tot slot bevindt zich op de Westerdoksdijk nog een voormalig expeditiekantoor welke in gebruik is als woning en twee ijzeren loodsen, een in gebruik door de Amsterdamse loodgieters Centrale en een door bouwbedrijf J.C. Couvreur. Aan de westkant van het eiland staan een aantal voormalige sluiswachterwoningen die in eigendom en beheer zijn bij de gemeente.

Aan de oostzijde van de Westerdoksdijk bevinden zich drie panden van de voormalige rederij Goedkoop. Eén van de drie gebouwen, het zgn. Goedkoopgebouw blijft gehandhaafd.

Voorts heeft sinds 1997 het Bunkerschip Josta hier een tijdelijke ligplaats. Het pand van de voormalige PTT/ RAG is in gebruik bij de dienst reiniging Binnenstad. De Politie te Water is nog steeds aan de zuidoostkant van het Westerdokseiland gevestigd naast binnenvaartschepen, woonboten en dienstvaartuigen van de BBA. Overigens is de Kop van het Westerdokseiland deels eigendom van de Rijksgebouwendienst (RGD).

## **4. Toekomstige ontwikkeling**

### **4.1 IJ-oeveren**

In 1996 is de Nota Ankers in het IJ bestuurlijk door het College van Burgemeester en Wethouders goedgekeurd, waarmee de ontwikkeling van de IJ-oeveren in een nieuw perspectief is geplaatst. Vanaf die tijd werkt Amsterdam aan een stapsgewijze ontwikkelingsvisie. De aanpak richt zich op de actuele marktvraag per deelgebied en op de zogeheten speerpuntprojecten, de ankers. De karakteristieke situatie van de deelgebieden geldt als uitgangspunt. Rijk en gemeente zijn overeengekomen de aanleg van de infrastructuur (Noord/ Zuidlijn, IJ-tram en IJweg) prioriteit te geven. Voor het hele plangebied is een Plan Openbare Ruimte (het POR) opgesteld dat de kwaliteit van de IJ-oeveren verder moet verhogen. Voor de meeste deelgebieden, waaronder het Westerdokseiland, zijn inmiddels Stedenbouwkundige

Programma's van Eisen vastgesteld.

#### **4.2 Verbinding met de binnenstad**

Het stedenbouwkundig concept voor de zuidelijke IJ-oever gaat uit van verschillende verbindingen (passages) vanuit de binnenstad naar het IJ. Dit om de relatie tussen binnenstad en IJ te versterken. Aan de IJ-oever worden de verbindingen geaccentueerd met markante gebouwen (ankers). Door juiste plaatsing van de ankers ontstaat ook een hechte visuele relatie tussen stad en IJ. Naast het versterken van de locatie in functionele zin, met diverse nieuwe functies, is een belangrijke doelstelling dat de fysieke verbinding met de binnenstad wordt verbeterd.

### **5. Planbeschrijving**

#### **5.1 stedenbouwkundige visie en ontwerpen**

Het Westerdokseiland ligt aan de noordwestelijke rand van de historische binnenstad in de directe nabijheid van de Haarlemmerbuurt en de Westelijke eilanden. Dwars over het eiland loopt de Westerdoksdijk die het eiland in tweeën deelt: een IJzijde en een Westerdokzijde. Deze weg is een belangrijke verbinding tussen de binnenstad van Amsterdam en de westelijke ringweg. Het eiland ligt temidden van twee grote watervlakten: aan de oostzijde het IJ en aan de stadszijde het Westerdok. Vanuit het westen komend is voor het eerst na binnenkomst in Amsterdam het IJ te zien.

De stedenbouwkundige opzet voor het Westerdokseiland gebruikt die tweedeling van het eiland en verheldert daarmee de ligging van het eiland in groter verband. Ten westen van de (iets opgehoogde) dijk wordt aangesloten op het voor Amsterdam karakteristieke weefsel van straten met bakstenen gebouwen. Ten oosten van de dijk wordt juist gerefereerd aan de ruimte van het IJ door middel van een grote open kade en een groot gebouwencomplex op de Kop.

Op het Westerdokseiland zal een woon/ werkmilieu worden gerealiseerd dat gekenmerkt zal worden door grote diversiteit.

##### **IJ-zijde**

Een brede kade, die verlaagd ligt ten opzichte van de dijk, biedt een panoramische blik op het IJ. In het noorden grenst de kade aan het Stenen Hoofd en in het zuiden aan de Kop van het Westerdokseiland. Afgezien van het Goedkoop-gebouw dat gehandhaafd blijft, is er geen bebouwing op de kade.

Op de Kop verrijst uit het IJ een gebouwencomplex dat door zijn volume onderdeel gaat uitmaken van een reeks van andere grote objecten langs het IJ die aansluiten bij de schaal van de open ruimte: de 'Stoel' op Sporenburg, de passagiersterminal op de Oostelijke Handelskade, het nieuwe IJ-front van het Centraal Station en de Silo's. Het is een volume van 60 x 180 x 46 meter waarin uitsneden zijn gemaakt die corresponderen met zichtlijnen vanaf het Westerdokseiland, door het volume heen, naar het IJ en het Centraal Station.

Het complex biedt een grote diversiteit en concentratie van functies: een hotel, kantoren, woningen, parkeergarage en de Politie te Water. De ligging van het gebouw wordt bepaald door de richtingen van het Westerdokseiland en het Westelijk Stationseiland en volgt daarmee de buitenbocht van het IJ. Tussen de Kop en de Westerdoksdijk komt een jachthaven.

stadszijde

Het westelijke deel van het plan legt de relatie met het Westerdok en de Westelijke Eilanden.

Voor dit deel is een nieuwe verkavelingopzet gemaakt die een hoge bebouwingsdichtheid en een kleinschalige menging van wonen en werken mogelijk maakt. Daartoe zijn onder andere de 'cours' in dit deel van het plangebied geïntroduceerd, die een nieuw element vormen in het binnenstedelijk milieu van Amsterdam.

De structuur van de bebouwing bestaat uit vier onderdelen:

- een parkeergarage onder de bouwblokken,
- een basement waarin woon- en werkfuncties zijn gesitueerd aan patio's, cours, terrassen en onderdoorgangen.
- een straatwand van 6 lagen op een plint aan de IJ-weg die fungeert als scheiding tussen luwe en drukke zijde en als een reeks woongebouwen.
- In hoogte verschillende kleine woongebouwen, nauwkeurig geplaatst in het door de courstructuur bepaalde kader, aan de luwe zijde.

Drie relatief smalle dwarsstraten doorsnijden de bebouwing en vormen de ruimtelijke verbinding tussen het IJ en het Westerdok. Vanuit deze dwarsstraten worden ook de parkeervoorzieningen bereikt. Op de zuidpunt van het Westerdokseiland komt het op het zuiden georiënteerde verbrede kade waaraan publieksfuncties als bijvoorbeeld horeca mogelijk zijn.

Aan de Westerdokskade liggen de woonschepen. Op de begane grond van de aangrenzende bebouwing (met directe uitloop op de kade) is geen wonen voorzien maar bedrijfs- en publieksfuncties.

De bebouwing op het Westerdokseiland zal er voor zorgen, dat het dok niet meer ligt in de grote maat van het IJ maar dat het een nieuwe, grote open ruimte in de stad zal worden, omsloten door bebouwing.

Het Westerdokseiland zal een intensief bebouwd gebied worden met relatief weinig openbare ruimte. De openbare ruimte zal daarom zo leeg en rustig mogelijk gehouden worden. Uitgangspunt is ook een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé-gebied. Het eiland wordt gescheiden door de Westerdoksdijk, onderdeel van de hoogwaterkering. Deze scheidt het gebied in een binnen- en een buitendijks gebied. Op de dijk loopt het tracé van het hoofdnet auto en hoofdnet fiets. Aan de voet van de dijk loopt de 15 meter brede, laaggelegen IJ-kade. De zoveel mogelijk leeg gehouden en autovrije kade is een verblijfsgebied met weidse uitzichten, tussen het Stenen Hoofd en de geprojecteerde bebouwing op de Kop. In het gehandhaafde Goedkoop-gebouw komen op de begane grond publieksfuncties. De stadszijde kent een specifiek binnenstadsmilieu; smalle straatprofielen met allerlei voorzieningen op de begane grond, direct grenzend aan het maaiveld. Omdat auto-intensiteiten hier

laag zullen zijn ontstaat een beschut verblijfsgebied. Meest in het oog springend is het op de zon gelegen plein aan de Westerdokssluis, een ideale plek voor horecavoorzieningen met terrasjes e.d.

## **5.2 programma**

De plannen waarop het SPvE zich heeft gebaseerd omvat 191.700 m<sup>2</sup> aan programma. Dit bestaat voor de helft uit wonen, het overige deel is gericht op werken en publieksfuncties. Integraal onderdeel is het waterprogramma in het Westerdok en het IJ.

wonen:

Het aantal te bouwen woningen voor het gehele Westerdokseiland bedraagt minimaal 900. Aan de Stadszijde dienen minimaal 800 woningen te worden gerealiseerd. Gerekend wordt met een gemiddelde woninggrootte van 120 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (inclusief ontsluiting en berging, exclusief parkeren) voor de Stadszijde en 113 m<sup>2</sup> voor de Kop. Het gemiddelde voor de stadszijde is wat hoger omdat hierin de woon/ werkunits zijn verdisconteerd. Het bouwvolume aan de stadszijde is onderverdeeld in 4 deelgebieden, elk gebied voorzien van een eigen parkeergarage.

Volgens vastgesteld gemeentelijk beleid wordt voor de woningen de verdeling 30% sociaal - 70% markt aangehouden. De woningen op de Kop zullen voor 100% in de marktsector worden gerealiseerd. Dit betekent dat de verhoudingen iets wijzigen. Aan de stadszijde worden relatief meer woningen in de sociale sector gebouwd: daar wordt de verhouding zodoende 33% sociaal- 67% markt.

Voor het programma van de sociale huursector geldt dat minimaal 20% als vierkamerwoningen en 20% als vijfkamerwoningen gebouwd wordt. Daarnaast moet minimaal 3% van de woningen geschikt zijn voor mindervaliden. Voor de marktsector gelden geen beperkingen wat betreft het aantal kamers. In het programma zijn zowel woningen in één als in meerdere lagen te realiseren, alsook woningen met een daaraan gekoppelde werkruimte.

Flexibiliteit tussen wonen en werken wordt van groot belang geacht. Met name de benedenverdiepingen worden ontworpen als flexibele woon/ werkeenheden. Omdat de regelgeving m.b.t. woningen strenger is dan voor bedrijfsruimten is het makkelijker om woningen te veranderen in bedrijfsruimte dan andersom. Uitgangspunt is dat 20-25% van de woningen op eenvoudige wijze om te zetten is in niet-woonruimte (praktijk/ kantoor/ bedrijfsruimte).

niet wonen:

In totaal is ongeveer 75.000 m<sup>2</sup> bvo gereserveerd voor bedrijven en voorzieningen, waarvan aan de stadszijde 7.000 m<sup>2</sup>, op de kop 66.800 m<sup>2</sup> (incl. gebouwde parkeervoorziening) en aan de IJ-kade 2.400 m<sup>2</sup> (bestaande Goedkoopgebouw).

Deze aantallen m<sup>2</sup> staan los van de 20% menging wonen/ werken verdisconteerd in het eerder vermelde aantal m<sup>2</sup> wonen.

Onder niet wonen vallen kleine bedrijven inclusief buurtgebonden sociaal culturele voorzieningen, kantoren (van kleinschalig tot middelgroot), publieksfuncties (waaronder horeca), winkels en bedrijven. Ter bescherming van het woon- en leefmilieu zijn voor wat betreft horeca maximum vloeroppervlakten opgenomen en worden discotheken/dancings uitgesloten. Ter bescherming van het bestaande voorzieningenpakket in de binnenstad zijn ook winkels aan een maximum vestigingsoppervlakte gebonden.

Aan de stadszijde is de scheiding tussen wonen en werken flexibel: in sommige bedrijfsruimten kan gewoond worden en een deel van de woonruimte kan omgezet worden in bedrijfsruimte.

### **5.3 parkeren**

Voor het plangebied geldt een parkeernorm van gemiddeld 1 parkeerplaats per woning inclusief bezoekersparkeren en 0,7 parkeerplaats per woonschip. Voor de binnenvaartschepen geldt slechts de bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per schip.

Aan de stadszijde zijn de parkeerplaatsen voor de bewoners gelegen in de onderbouw van elk bouwblok. Bezoekersparkeren vindt in principe op het maaiveld plaats.

Op de kop is ruimte gereserveerd voor een deels openbare parkeergarage met ongeveer 500 parkeerplaatsen. Deze garage biedt naast de openbare plaatsen capaciteit voor de parkeerbehoefte voor de functies in het project volgens de geldende norm. Het betreft met name parkeercapaciteit voor hotel, horeca, kantoren en bewoners. Voor de bedrijven geldt de rijksnorm voor een A- locatie tot een cirkel van 800 meter vanuit het Centraal Station. Dit betekent 1 parkeerplaats per 250 m<sup>2</sup>. Voor de woningen is de norm 1:1, voor de publieksfuncties bestaat geen norm.

Gezien het tijdstip waarop bedrijven worden bezocht (overdag, wanneer de meeste bewoners naar werk zijn), zijn er goede mogelijkheden voor dubbelgebruik. Voor de woon/ werkunits aan de stadszijde wordt naast de parkeerruimte voor de woningen geen extra parkeerruimte gereserveerd. Dit betekent dat bij situering van de woningen gelet moet worden op de mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Laad- en losplaatsen worden alleen mogelijk gemaakt indien gebleken is dat daar behoefte aan is. Voor call-a-car-voorzieningen voor bewoners worden 5 parkeerplaatsen gereserveerd.

De fietsenbergingen worden ondergebracht in dezelfde laag als het parkeren. Ook worden in de openbare ruimte diefstalbestendige fietsenrekken geplaatst. Als norm wordt voorgesteld 0,2 plaats per woning. In de openbare parkeergarage zullen fietsvoorzieningen worden opgenomen voor werknemers en bezoekers.

### **5.4 verkeer en openbaar vervoer**

De ontsluiting van het Westerdokseiland voor alle verkeer vindt plaats via de IJ-weg. Dit is de verbinding met zowel de ringweg als de binnenstad. Aan de oostzijde

van de IJ-weg wordt een vrijliggend fietspad in twee richtingen aangelegd.

Om de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers als voetgangers te verbeteren is een nieuwe fiets- en voetbrug geprojecteerd over de Westerdokssluizen, in het verlengde van de autoluwe parkkade van het Westerdokseiland.

De interne ontsluitingsstructuur van de woonbuurt is gericht op een flexibele afwikkeling van het autoverkeer vanuit de buurtontsluitingsstraten naar de IJ-weg toe en omgekeerd. Dit om zo weinig mogelijk verkeersbewegingen door de woonbuurt te krijgen.

Op het Westerdokseiland komt één bushalte. Een tweede bushalte is gepland op het naburige Barentzplein. Uitgaande van een maximale loopafstand van 300 m ligt het gehele eiland zo binnen het bereik van de bus. Momenteel wordt uitgegaan van één buslijn, lijn 35, die Amsterdam CS verbindt met Sloterdijk.

De belangrijkste aansluiting op het Openbaar Vervoernet is het nabij gelegen Centraal Station. Amsterdam CS is het centrale knooppunt in het gehele vervoerssysteem van de regio Amsterdam. Uitgaande van een maximale loopafstand van 1500 m ligt het gehele Westerdokseiland binnen de invloedssfeer van CS.

Aanvullende mogelijkheden om openbaar vervoer over water te realiseren worden onderzocht.

### **5.5 wonen op het water**

Het Westerdokseiland zal een metamorfose ondergaan. Veel van de huidige bebouwing zal verdwijnen. Daarmee dreigt ook een deel van het oude karakter van het Westerdokseiland verloren te gaan. Toch blijft een aantal elementen gehandhaafd zoals het Goedkoop-gebouw en, in principe, de spoorbrug. Aan de andere kant zal in de nieuwe plannen ook aansluiting worden gezocht bij de sfeer van de oever aan het IJ door bijvoorbeeld het maken van een brede wandelkade langs het IJ, maar ook door de materialisatie van de openbare ruimte, waarbij op het eiland liggende granietkeien zullen worden hergebruikt.

Ook woonboten dragen voor een belangrijk deel bij aan de sfeer op dit eiland. De thans aanwezige woonboten aan het Westerdokseiland blijven gehandhaafd. Alle huidige bewoners van woonschepen, woonvaartuigen en woonarken krijgen in de nieuwe situatie een ligplaats terug. Thans liggen in het Westerdok 41 woonboten en in de in het IJ gelegen Vlughthaven nog eens 22 woonboten. De plannen voorzien in nieuwe ligplaatsen in het IJ en in het Westerdok. In het IJ zal naast het Stenen Hoofd een steiger komen te liggen die plaats biedt aan 12, voornamelijk grote, woonboten, in het Westerdok zullen minimaal 48 ligplaatsen gemaakt worden.

Zoals in de volgende paragraaf wordt beschreven, zullen niet alleen woonboten maar ook andere functies een plaats krijgen op het water aan het Westerdokseiland. Daarom moet zorgvuldig worden omgegaan met de beschikbare ruimte. Op de plankaart zijn de zones aangegeven waarin de ligplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hierbij geldt dat de vastgestelde vaargeulen in Westerdok en IJ de begrenzinglijnen vormen van het gebied. Voor de zones in het Westerdok en het IJ zal in samenspraak met de woonbootbewoners een steigerplan worden opgesteld.

## **5.6. overig watergebruik**

Naast de woonboten, die aan het Westerdokseiland komen te liggen, zijn er nog andere programmaonderdelen op het water. Aan de verlaagde IJ-kade is circa 220 meter lengte van de kade gereserveerd om binnenvaartschepen aan te kunnen leggen. Aan het Kop-gebouw komt een haven voor de in het gebouw gevestigde Rijkspolitie te Water. Voor deze haven wordt een kadelenkte van 55 meter gereserveerd. In de oksel tussen het Kopgebouw en de Westerdoksdijk komt een jachthaven met circa 60 ligplaatsen. De Westerdoksdijk en het Kopgebouw worden met elkaar verbonden door een openbare steigerbrug. Hierin komt een beweegbaar deel dat toegang geeft tot de jachthaven. Direct aan de Westerdoksdijk zal, evenwijdig aan de dijk, een steiger komen te liggen ten behoeve van ligplaatsen voor schepen van de dienst Binnenwaterbeheer (BBA). De lengte van deze steiger zal minimaal 40 meter bedragen. Aan het plein bij de Westerdokssluis zal de spoorbrug in principe gehandhaafd blijven waarop, in aansluiting op overige voorzieningen op het plein, een horecavestiging gerealiseerd kan worden. In het Westerdok tenslotte zal ook een steiger gemaakt worden als onderdeel van het openbaar gebied, waar men aan het water kan zitten en waar kinderen kunnen spelen.

## **6. Technische aspecten en milieu**

### **6.1 effecten van de hoogbouw**

De bebouwing op de Kop is circa 46 meter en aan de stadszijde maximaal ruim 35 meter tot 37,5 meter op de driehoekige punt. Er is dus sprake van bebouwing hoger dan 30 meter, de bestuurlijk vastgestelde grens voor het maken van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER).

De voor het Westerdokseiland uitgevoerde HER bestond uit de volgende onderdelen:

- een windhinderonderzoek
- een bezonningstudie
- een onderzoek naar vliegroutes, straalpaden en zendstations
- een analyse van de gevolgen van de voorgestelde bebouwing op de bestaande stedenbouwkundige structuur, de directe en wijde omgeving, de kwaliteit van de openbare ruimte, sociale veiligheid, uitzicht en privacy.

De resultaten van het onderzoek waren:

windklimaat:

De windhinder op en rond de kop van het Westerdokseiland is zodanig, dat maatregelen getroffen zullen moeten worden om een acceptabel windklimaat te bereiken. Bij wind uit zuidelijke tot en met westelijke richting ontstaat een trechterwerking tussen de bebouwing op de Kop en de stadszijde waardoor in het noordoostelijke deel van de jachthaven een slecht windklimaat wordt verwacht. Bij de toegang tot de Kop wordt een slecht windklimaat veroorzaakt door wind uit westelijke richting. Het windklimaat kan verbeterd worden door het plaatsen van een groot scherm of volwassen bomen, en het reduceren van de bebouwingshoogte op de noordwest hoek. De zuidwest hoek heeft een slecht windklimaat met name bij

zuidwestelijke wind. Om een aanvaardbaar windklimaat te realiseren zouden maatregelen bij het geplande balkon genomen moeten worden.

bezonning:

Over het algemeen is de bezonning goed. Alleen de situatie in de cours is minder gunstig. Alleen in de zomer is hier een goede bezonning.

vliegroutes, straalpaden, zendstations:

De voorgestelde hoogbouw heeft geen consequenties voor vliegroutes, straalpaden of zendstations.

stedenbouwkundige structuur:

De voorgestelde bebouwing past binnen de ontwikkeling van de zuidelijke IJ-oever. De bebouwing op de Kop is onderdeel van de serie hoogbouwaccenten langs de IJ-oever en is een zogenaamd anker van de binnenstad in het IJ. Het ontwerp van de bebouwing is gebaseerd op belangrijke zichtlijnen in de omgeving waardoor het zowel markant aanwezig is als ook gekenmerkt wordt door een zekere mate van transparantie: het uitzicht op het IJ wordt niet belemmerd.

sociale veiligheid:

Voor de bebouwing aan de stadszijde geldt een duidelijk onderscheid tussen openbaar en niet-openbaar gebied. Het specifieke karakter van de cours vraagt om nadere uitwerking van beheer van dit type buitenruimte. De openbare ruimtes als de kade langs het Westerdok, de dwarsstraten, het plein zijn helder van opzet en genereren geen 'enge plekken'.

De bebouwing op de Kop omvat publiektrekkende functies die ook 's avonds voor voldoende beweging moeten kunnen zorgen. Voorkomen dient te worden dat de diagonale straatjes en de kade langs de jachthaven een onveilige uitstraling krijgen door te weinig publiek. Ook hier is extra aandacht nodig voor een adequate vorm van beheer.

## **6.2 milieubijdrage**

Algemene doelstelling bij de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever is 'duurzaamheid'. Een duurzaam ontwikkelde IJ-oever is geschikt voor huidige en toekomstige generaties om er te leven, werken, wonen en recreëren. Bij de inrichting, bebouwing en beheer is het van belang om spaarzaam om te gaan met de schaarse ruimte en primaire grondstoffen zoals energie.

Voorkomen dient te worden dat milieulasten afgewenteld worden op de toekomst of de omgeving.

Een uitwerking van het in het (afgekeurde) bestemmingsplan IJ-oever opgenomen Milieuprestatiesysteem heeft geleid tot het benoemen van vier speerpunten voor de Zuidelijke IJ-oever: compact bouwen, leefbaarheid, gebruik van schaarse grondstoffen (bijv. energiebesparing), bereikbaarheid en mobiliteit.

Voor het Westerdokseiland zijn de speerpunten leefbaarheid en energiebesparing

geselecteerd.

De hoge bebouwingsdichtheid op het Westerdokseiland is in feite de belangrijkste bijdrage aan het milieu. Voor het plangebied geldt een Floor Space Index van 5,2 ( $\text{m}^2$  bvo :  $\text{m}^2$  kavel). De hoge dichtheid leidt tot een beperking van ruimtebeslag, energieverbruik en automobilititeit.

**speerpunt leefbaarheid:**

Om ondanks de hoge dichtheid een duurzame en hoge kwaliteit van het woonmilieu te kunnen realiseren, is veel aandacht nodig voor leefbaarheid. Maatregelen die bijdragen tot een hoge kwaliteit van de leefbaarheid zijn verwerkt in de relevante onderdelen van dit SPVE. De belangrijkste aspecten hierbij zijn:

- hinder: geluids- en geuroverlast
- voorzieningen en gebruiksmogelijkheden: speelgelegenheid, fietsenstallingen
- aantrekkelijkheid van de woning en woonomgeving

**speerpunt energiebesparing:**

Bij de bebouwing aan de IJ- zijde wordt ingezet op de energieopslag in de bodem gecombineerd met warmtepompen, piekketels en bouwkundige maatregelen. Eventueel wordt hier een warmtekrachtkoppelinginstallatie aan toegevoegd. Bij de stadszijde wordt ingezet op elektrische warmtepompen op individueel woningniveau. Als dit niet haalbaar blijkt is de terugvaloptie: HR+ ketels en bouwkundig voorsorteren, zodat later kan worden overgegaan op gasgestookte warmtepompen.

### **6.3 kabels en leidingen**

Binnen het plangebied, voornamelijk binnen het profiel van de Westerdoksdijk en de Parkkade liggen belangrijke doorgaande tracés van de nutsbedrijven. Deze tracés zijn ter voorziening van een groter gebied dan het plangebied alleen. De huidige doorgaande kabels en leidingen in de Westerdoksdijk zullen in verband met de herprofilering van het profiel en het ophogen van het maaiveld aangepast moeten worden. De distributienetten zijn gedacht rondom de bouwblokken in de dwarsstraatjes. De voorzieningen van de nutsbedrijven zoals verdeelkasten en traforuimtes zullen zo mogelijk geïntegreerd worden in de bebouwing. In het plangebied dient ruimte te zijn voor een rioolgemaal.

Ten behoeve van de woon- en binnenvaartschepen zullen nutsvoorzieningen worden gerealiseerd.

### **6.4 riolering**

Het rioolstelsel dat wordt aangelegd zal minimaal voldoen aan de eisen die gesteld worden aan een verbeterd gescheiden stelsel conform bestuurlijk vastgesteld beleid. Woonschepen worden aangesloten op de riolering.

Regenwater van de daken wordt gescheiden van water vanaf de straat en rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd. Uitgangspunt hierbij is dat het regenwater van de dakconstructies niet verontreinigd wordt door de toepassing materialen

als zink, koper of lood.

Regenwater afkomstig van autoluwe (minder dan 500 autobewegingen per etmaal) straten kan rechtstreeks op het oppervlaktewater worden geloosd. Drukkere wegen, zoals de IJ-weg, moeten worden aangesloten op het verbeterd gescheiden stelsel (VGS), de meest verontreinigde 'first flush' gaat naar de rwzi. De mogelijkheid om regenwater met een lokale voorziening te zuiveren, bijvoorbeeld helofytenfilter, bezinkbassin of WADI is waarschijnlijk niet haalbaar vanwege ruimtegebrek.

## **6.5 bodem**

bodemsanering:

In het gehele plangebied is bodemonderzoek uitgevoerd sinds 1990. Een aantal plekken blijkt verontreinigd te zijn:

- Op het terrein van PTT-RAC is in 1992 een ernstige olieverontreiniging aangetroffen. Een voorwaarde voor een andere functie op het terrein was dat er in ieder geval een beheersmaatregel werd aangebracht. Met deze beheersmaatregel is het terrein gedeeltelijk gesaneerd. De sanering van dit terrein wordt meegenomen met de sanering van het 'depot deel' van Shell.
- Op de locatie van de Shell benzinepomp en het Laboratorium terrein wordt een zeer ernstige olieverontreiniging aangetroffen. Het gaat hier om een urgent geval van bodemverontreiniging.
- Op het terrein van Rijkspolitie te Water wordt met name een zeer ernstige loodverontreiniging aangetroffen. Als er niets gedaan wordt op het terrein zijn er geen risico's. Indien er echter om projectmatige redenen grond wordt verwijderd dan zijn er aanzienlijke saneringskosten.

grondwater:

De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in de gemeentelijke nota Waterbeheer 1993-97:

'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen, minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan'. Met deze norm wordt een relatie gelegd tussen de bouwkundige constructie van de beganegrondvloer van de bebouwing, de hoogte van de toekomstige grondwaterstand, het maaiveld en de overschrijdingsfrequentie. In gevallen waar met kruipruimte wordt gebouwd is het bouwbesluit van toepassing. De ontwatering van het gebied vindt plaats naar omringend oppervlaktewater. Uitgaande van een redelijk goed doorlatende zandlaag is de kans op grondwateroverlast beperkt, gezien de toekomstige maaiveldhoogte. Bij slecht doorlatend ophoogmateriaal (klei/veen) zal het grondwater grote weerstand ondervinden bij afstroming naar het oppervlaktewater, in dat geval is de kans op grondwateroverlast aanwezig.

polderprincipe:

De bouw van een parkeergarage volgens het zogenaamde polderprincipe heeft als milieu-nadelen dat de grondwaterstand in het gebied wordt beïnvloed, er permanent

energie wordt gebruikt voor bemaling en er grondwater moet worden geloosd. Er zal daarom een milieurendementafweging worden gemaakt voordat definitief wordt bepaald of de parkeergarages volgens dit principe worden gerealiseerd.

hoogwaterkering:

Door het plangebied loopt de hoogwaterkering, bestaande uit het grondlichaam van de Westerdoksdijk en heeft een minimale kruinhoogte van 2 meter +NAP. De waterkering heeft primair de functie te voorkomen dat het achterland inundeert. Bij kruising van de waterkering door ondergrondse infrastructuur dient het waterkerend vermogen gewaarborgd te blijven, zowel tijdens de bouw als in de gebruiksfase. De (maaiveld)inrichting van dit grondlichaam mag niet strijdig zijn met de wijze waarop de hoogwaterkering beheerd moet worden. Voor maaiveldinrichting van de kering alsmede voor de kruisingen van de nutsvoorzieningen (kabels/leidingen) met het tracé van de hoogwaterkering is instemming van de beheerder van de waterkering vereist.

## **6.6 externe veiligheid**

bedrijven:

In het plangebied bevindt zich een tankstation met LPG levering dat zal worden gesloopt.

spoorwegen:

De zuidwest-zijde van het plan ligt voor een klein deel binnen de gevarenszone van de spoorbaan. Gezien de resultaten van het veiligheidsonderzoek bij het Westelijk Stationseiland, blijven de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen per rail, binnen aanvaardbare grenzen.

vaarwegen:

De oostkant van het gebied ligt (deels) binnen de aandachtszones van het individueel- en groepsrisico. Uit het "Onderzoek risico's Nautisch Centrum Westerdokseiland" 15-8-1997, blijkt dat in zowel de huidige als toekomstige situatie het individueel- en groepsrisico beneden de norm respectievelijk de oriënterende waarde blijven.

Voor het aanvaringsrisico zijn er geen normen. Daarom is het aanvaringsrisico in bovengenoemd rapport op analoge wijze onderzocht als de risico's van het vervoer voor gevaarlijke stoffen. Daaruit blijkt dat er statistisch eens in de 200 jaar een aanvaring plaats vindt op de Kop met een niet te verwaarlozen risicofactor voor bewoners. In de Planvoorschriften zijn daarom voorzieningen opgenomen die dit aanvaringsrisico sterk reduceren. Om risico's langs de vaargeul blijvend te kunnen beheersen heeft het GHB voor het gehele havengebied een zone voorgesteld, de nautische zone, die vrij moet blijven voor scheepvaart en nautische walvoorzieningen. In deze zone mag aanvaarbescherming worden gerealiseerd.

beperkingen bouwhoogten:

De beperkingen bestaan in hoofdzaak uit beperkingen ten aanzien van de bouwhoogten en in mindere mate de oriëntatie en soort bebouwing.

Het plangebied ligt vrijwel geheel onder het hindernisbeperkende vlak in het verlengde van de Schiphol- oostbaan. De toegestane bouwhoogte is 150 meter.

### **6.7 geluidhinder**

Het bestemmingsplangebied ligt in de geluidszones van de IJweg ( De Ruyterkade-Westerdoksdiijk), de Westerdokskade, de spoorbaan langs de Haarlemmerhouttuinen en van het industriegebied Johan van Hasselkanaal-west, dat ligt in het stadsdeel Noord. Volgens de Wet geluidhinder moet de geluidsbelasting van deze wegen, spoorbaan en industriegebied worden bepaald en worden getoetst aan de geluidhindernormen. De normstelling van de Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde en een maximaal toelaatbare waarde. De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaaï bedraagt 50 dB(A), van spoorweglawaaï 57 dB(A) en van industrielawaaï 50 dB(A). Wanneer deze waarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk zijn, kan de gemeenteraad hogere geluidswaarden vaststellen. De maximaal toelaatbare waarden zijn in deze situatie 65 dB(A) vanwege verkeerslawaaï, 70 dB(A) vanwege spoorweglawaaï en 55 dB(A) vanwege industrielawaaï.

Het plangebied maakt deel uit van het voormalige bestemmingsplan IJoevers. In 1994 heeft de gemeenteraad ten behoeve van dit plan hogere geluidswaarden vastgesteld. De Raad van State heeft bij uitspraak van 9 juni 1998 integraal goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan IJoevers, maar de vastgestelde hogere geluidswaarden zijn in stand gebleven. De vastgestelde hogere waarden zijn 63 dB(A) vanwege de IJweg (Westerdoksdiijk) 65 dB(A) vanwege de spoorbaan en 55 dB(A) vanwege het industrielawaaï van het industriegebied Johan van Hasselkanaal-west. Deze waarden zijn op dit moment de normen waaraan de geluidhinder moet worden getoetst.

Het nieuwe bestemmingsplan heeft aanleiding gegeven de geluidhinder opnieuw te onderzoeken.

De resultaten van de 3 onderzoeken zijn vastgelegd in het akoestisch rapport van de dienst Ruimtelijke Ordening d.d. 14-3-2000

Het verkeerslawaaï is onderzocht door de dienst Ruimtelijke Ordening. Volgens dit onderzoek wordt de geluidsbelasting van de IJweg maximaal 63 dB(A) en van de Westerdokskade 50 dB(A). In dit onderzoek is rekening gehouden met het Amsterdamse verkeersbeleid dat tot doel heeft het autoverkeer te beperken. Ook is rekening gehouden met de aanleg van geluidsreducerend asfalt (2 laags ZOAB) op de IJweg. De geluidsbelasting van de IJweg blijft binnen de vastgestelde hogere geluidswaarde. De geluidsbelasting van de Westerdoksdiijk blijft binnen de voorkeursgrenswaarde. Vaststelling van een hogere geluidswaarden voor verkeerslawaaï is niet nodig.

Het spoorweglawaai is onderzocht door het akoestisch adviesbureau Cauberg-Huygen. Het resultaat van dit onderzoek is dat het spoorweglawaai maximaal 65 dB(A) zal worden. De conclusie hiervan is de geluidsbelasting gelijk is aan de vastgestelde hogere geluidswaarde

Volgens de nieuw berekende geluidscontouren van het industriegebied Johan van Hasseltkanaal-west wordt de geluidsbelasting bij de woningen maximaal 53 dB(A). Dat is lager dan de vastgestelde hogere geluidswaarde van 55 dB(A).

Uit deze onderzoeken kan geconcludeerd worden dat vastgestelde hogere geluidswaarden in de nieuwe opzet van het bestemmingsplan niet zullen worden overschreden. Een nieuwe hogere waarde- procedure Wet geluidhinder is niet vereist.

### **6.8. geur- en stofbelasting**

Er is een onderzoek gaande naar de geurbelasting in het gebied Houthavens en omgeving. Volgens het concept rapport wordt de geurbelasting op het Westerdokseiland 2 à 3 ge/ m<sup>3</sup> (geureenheden per kubieke meter). Dit betekent minder dan 12 % gehinderden, hetgeen alleszins acceptabel is.

Er is een lokale gradiënt voor stof maar die wordt sterk bepaald door (auto)verkeer. In heel Amsterdam worden de normen voor fijn stof overschreden. De bijdrage van lokale bronnen aan de stofgehalten in Amsterdam is klein. Het meetstation Westerpark (het dichtst bij) heeft een fijne stofwaarde die overeenkomt met de achtergrondwaarde.

### **6.9. toelichting op de bedrijvenlijst**

In art. 7 van de voorschriften is een regeling opgenomen over de toelaatbaarheid van bedrijven ('Staat van Inrichtingen'). De voor bedrijfssoorten potentiële <sup>1</sup> milieubelasting, uitgedrukt in de categorieën I t/m V, is aangegeven in deze van de voorschriften deel uitmakende Staat (opgenomen als bijlage). Voor betreffend plangebied zijn bedrijven in de categorieën I en II toegestaan.

#### *de indeling van bedrijven in categorieën*

Het milieubelastend vermogen van de verschillende bedrijfssoorten wordt vastgesteld aan de hand van een puntenwaardering. Hierbij worden de volgende aspecten onderscheiden: gevaar als gevolg van opslag (O), gevaar als gevolg van handelingen (H), uitwerp van milieuvreemde stoffen (U), geluidsoverlast (G) en verkeersaantrekkend karakter (V). De potentiële milieubelasting van iedere bedrijfssoort wordt per aspect in punten uitgedrukt: 0 = geen milieubelasting, 1 = lichte milieubelasting, 2 = matige milieubelasting, 3 = zware milieubelasting en 4 = zeer zware milieubelasting.

De score op deze waarderingsschaal per milieuaspect is specifiek voor het soort bedrijf. De potentiële milieubelasting hangt ook samen met de schaal waarop de bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Om dit tot uitdrukking te brengen is de bedrijfsomvang als extra factor in de puntenwaardering betrokken: is het bebouwd

---

<sup>1</sup> uitgegaan wordt van een voor betreffende bedrijfssoort normale bedrijfsuitvoering.

oppervlak kleiner dan 250 m<sup>2</sup> dan is de score 1, bedraagt het tussen de 250 en de 500 m<sup>2</sup> dan is de score 2 en is het groter dan 500 m<sup>2</sup> dan bedraagt de score 3.

In totaal wordt dus op 6 aspecten beoordeeld. Voor de onderscheiden bedrijfscategorieën zijn per bedrijfsvestiging grenswaarden gesteld aan het milieuaantastend vermogen per aspect en het gecombineerd voorkomen van verschillende soorten milieubelasting (som der aspecten).

## CATEGORIE

| Grenswaarden per vestiging      | I | II | III | IV | V   |
|---------------------------------|---|----|-----|----|-----|
| Per aspect                      | 2 | 2  | 3   | 3  | >3  |
| Som der aspecten (incl. omvang) | 7 | 9  | 11  | 14 | >14 |

## 7. Planvoorschriften

De planvoorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken. Hoofdstuk A bevat een tweetal artikelen, te weten art. 1: Begripsbepalingen en en art. 2: Wijze van meten. In de begripsbepalingen wordt een aantal in het bestemmingsplan gehanteerde termen gedefinieerd. In de Wijze van meten wordt bepaald welke de nauwkeurigheid van de op de kaart vastgelegde bestemmingen is en hoe de bouwhoogte en de bebouwde oppervlakte dienen te worden berekend.

Hoofdstuk B bestaat uit een viertal artikelen, welke de bestemmingsregeling geven voor de vier in het bestemmingsplan geprojecteerde bestemmingen. De opbouw van deze bepalingen is identiek: in het eerste lid wordt beschreven welke functies de betreffende bestemming in zich bergt (doeleindenomschrijving), in het tweede lid worden regels omtrent het bouwen gegeven, in het derde staan de in acht te nemen maximum- en minimum-maten. In de daarop volgende leden worden afwijkings- en vrijstellingsbepalingen geformuleerd.

Hoofdstuk C ten slotte bevat bepalingen, welke een algemene strekking hebben.

## 8. Uitvoerbaarheid

### **8.1. Financiële haalbaarheid**

Het geplande bedrijfsploeroppervlak en commerciële voorzieningen (bvo) bedraagt circa 77.000 m<sup>2</sup> en het geplande aantal woningen bedraagt 930.

In totaal worden de kosten in de beide grondexploitaties geraamd op fl. 159 mln. inclusief engineering en BTW. De totale opbrengsten worden geraamd op fl. 177,8 mln. Voor beide deelgebieden zijn reeds contracten met financiële afspraken gesloten met ontwikkelaars en corporaties. De plannen zijn dan ook financieel haalbaar.

De belangrijkste risico's voor de grondexploitaties zijn de eventuele vertraging van de start bouw vanwege de monumentenprocedure aan de stadszijde en de kosten voor bodemsanering op de Kop.

### **8.2. Beheer en exploitatie**

Zowel voor de stadszijde als voor de Kop (binnenstraat) zullen de toekomstige beheerders in nauw overleg met de dienst Binnenstad beheerplannen opstellen.

De binnenhoven in het plan stadszijde zullen niet openbaar toegankelijk zijn. De binnenstraat op de Kop zal een levendig en openbaar karakter krijgen. In overleg zal de beheersbaarheid nader uitgewerkt worden. De exploitatie van de huurwoningen is in handen van corporaties of beleggers.

### **8.3. Inspraak**

Op 6 juni jl heeft een inspraakavond over het concept-ontwerp bestemmingsplan Westerdokseiland plaatsgevonden. Het verslag van deze avond is al bijlage bij deze Toelichting gevoegd.

### **8.4. Art. 10 overleg**

Ter voldoening aan het bepaalde in art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het concept-ontwerp bestemmingsplan om commentaar gezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland, Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
2. Ministerie van Economische Zaken
3. NUON Regio Noord-Holland
4. Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen
5. Ministerie van Defensie, Dienst GW en T
6. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening
7. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
8. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
9. NS Railinfrabeheer
10. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Westerpark
11. Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
12. Rijksdienst Monumentenzorg

13. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
14. Inspecteur Volkshuisvesting
15. Instituut Midden- en Kleinbedrijf
16. Inspecteur Volksgezondheid
17. Amsterdamse Industrievereniging
18. Rijksluchtvaartdienst
19. Dienst Waterbeheer en Riolering
20. PTT Telecom
21. Hoogheemraadschap Rijnland
22. Milieu Federatie Noord-Holland

Van de geadresseerden, hierboven genoemd onder 13 t/m 22, is binnen de daartoe gestelde termijn (13 juli t/m 25 september 2000) geen reactie ontvangen. Eventuele opmerkingen hunnerzijds zullen in de periode tot de vaststelling van het bestemmingsplan alsnog worden meegenomen. De geadresseerden, genoemd onder 4 en 5, hebben schriftelijk medegedeeld dat het concept-ontwerp bestemmingsplan hen geen aanleiding heeft gegeven tot op- of aanmerkingen.

De reactie van de overige geadresseerden worden hieronder, vergezeld van het commentaar van Burgemeester en Wethouders, puntsgewijs aan de orde gesteld.

## **1. Provincie Noord-Holland, Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid**

### ***Opmerking 1:***

In het voorliggende plan is helaas geen relatie gelegd met de voorgeschiedenis, te weten het bestemmingsplan IJ-Oevers en het destijds door Gedeputeerde Staten ingenomen standpunt. Ook de verhouding van het nu gekozen programma ten opzichte van dat van het bestemmingsplan IJ-Oevers wordt niet toegelicht. Dit geldt met name voor de maatvoering in relatie tot het beschermd stadsgezicht en de bebouwingsdichtheid van het gebied als geheel. Vervolgens ontbreekt een verantwoording hoe wordt omgegaan met de bestaande oude gebouwen (loodsen, douanekantoor, koloniaal etablissement, sluiswachterswoning en brug).

### ***Antwoord:***

Met betrekking tot het beschermd stadsgezicht en de bebouwingsdichtheid merken wij het volgende op.

Door zijn ligging in de stad is het Westerdokseiland de laatste schakel tussen de historische binnenstad en het IJ. Zowel de binnenstad als de IJ-oevers hebben elk hun eigen ruimtelijke karakteristiek. Het Westerdokseiland ligt op een snijpunt van deze twee verschillende karakteristieken. Enerzijds is het een uitbreiding van de binnenstad, met zijn fijnmazige stedelijk weefsel, anderzijds maakt het onmiskenbaar deel uit van de grootschalige IJ-oevers met zijn sculpturale silo's en panoramische vergezichten. Dit verschil in schaal is kenmerkend voor het Westerdokseiland en is terug te vinden in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen dat aan het voorliggende bestemmingsplan ten grondslag ligt.

De bebouwingsdichtheid is zeer hoog; het maakt op een innovatieve wijze

een intensieve menging van wonen en werken mogelijk die aansluit op het binnenstedelijk milieu. Door een netto-verdiepingshoogte van 3,5 m op de begane grond en 2,8 m voor de overige verdiepingen is ook in de toekomst een functiemenging en -wisseling mogelijk. Inzake de maximum toegelaten bouwhoogte wordt ten slotte opgemerkt dat deze, voor wat betreft de stadszijde met uitzondering van een deel van het meest noordelijk gesitueerde bestemmingsvlak SF I overeenkomt met de bouwhoogte zoals die destijds was opgenomen in het bestemmingsplan IJ-Oevers.

Met betrekking tot adressant's opmerking over de bestaande bebouwing merken wij op, dat de Stedelijke Woningdienst in 1995 een onderzoek heeft verricht naar de mogelijkheden tot behoud van de bestaande gebouwen op het Westerdokseiland. Bij de besluitvorming over het SPvE heeft een expliciete afweging plaatsgevonden over het handhaven van bestaande bebouwing en het al dan niet positief adviseren over plaatsing op de monumentenlijst van de diverse gebouwen. Het *Goedkoopgebouw* is een karakteristiek kantoorgebouw uit de jaren '60 in de stijl van de nieuwe zakelijkheid. Zowel de kwaliteit als de ligging van het gebouw binnen het plan zijn aanleiding geweest het pand te handhaven. De zogenaamde *sluiswachterswoningen* hebben architectuurhistorisch geen bijzondere waarde. Door hun ligging zouden ze in geval van handhaving zeer beperkend zijn voor de stedenbouwkundige opzet. In geval van behoud zou ingrijpende renovatie noodzakelijk zijn. Voor de *douaneloodsen* zijn in het kader van het SPvE vijf varianten onderzocht en uitgewerkt: loods integreren in nieuwbouw, vrijstaande loods, sloop van de loods, vrijstaand deel van de loods handhaven in één bouwblok, vrijstaande loods met verspringende kade. De loods heeft een beperkte historische en architectonische betekenis. Voor zowel de sluiswachterswoningen als de douaneloodsen heeft de gemeenteraad besloten negatief te adviseren over plaatsing op de Rijksmonumentenlijst, en te kiezen voor het slopen van beide complexen. Voor het Koloniaal Etablissement is in het kader van het SPvE Westerdokseiland een integrale afweging gemaakt. In 1992 hebben zowel de Rijksdienst voor de Monumentenzorg als het Bureau Monumentenzorg aangegeven dat het Koloniaal Etablissement waardevol en behoudenswaardig is. In het kader van het SPvE zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van deze locatie, in samenwerking met de eigenaar, het Rijk, onderzocht. Op grond hiervan is de afweging tussen behoud en sloop gemaakt. In deze afweging hebben drie aspecten een rol gespeeld: architectonische en cultuurhistorische waarde, de huidige technische staat in relatie met de kosten van de instandhouding en de stedenbouwkundige potenties van de locatie. In de integrale afweging van alle aspecten hebben de toekomstige ontwikkelingen van het gebied en de kosten van handhaving een zwaarwegende rol gespeeld. Gekozen is voor het niet handhaven van het gebouw.

**Opmerking 2:**

Hoewel het stedenbouwkundig plan goed doordacht is en ter plaatse een kwaliteitssprong kan betekenen, is een eindbeoordeling niet goed mogelijk omdat een zichtlijnenstudie (c.q. de uitkomsten in stedenbouwkundig opzicht van de hoogte-effectstudie) ontbreekt. Ook wordt een visie op de relatie met het beschermd stadsgezicht en de daaruit voortvloeiende randvoorwaarden gemist. Dit geldt met name voor het loslaten van de hoogtemaat van 25 meter als basismaat en in het bijzonder voor het gebouw op de kop dat een maat krijgt van 60x180x40. Het is niet op voorhand zeker dat de maatvoering in het plan te zijner tijd voor goedkeuring in aanmerking komt.

**Antwoord:**

Het is niet zo dat de basismaat van 25 meter voor de blokken aan de stadszijde is losgelaten. Voor de Westerdoksdijkzijde en voor de parkkade worden resp. 22 m en 23.75 m als maximale gevelhoogte aangehouden. Terugliggend en incidenteel mag hoger gebouwd worden tot een hoogte van 35 m t.o.v. het maaiveld aan de Westerdoksdijk. De 22 of 23.75 m zal straks echter de herkenbare basismaat vormen.

Voor het gebouw op de kop geldt dat dit geen massief blok van 60x180x40 m zal zijn. Daarvoor is op de bestemmingsplankaart een maximaal volumepercentage aangegeven. Op zorgvuldige wijze zijn sneden gemaakt in dit volume die onbebouwd blijven en die corresponderen met diverse belangrijke zichtlijnen vanuit de omgeving waaronder de binnenstad. Ook deze sneden zijn vastgelegd op de bestemmingsplankaart.

**Opmerking 3:**

Vastgesteld wordt dat het plan voor wat betreft de daarin opgenomen parkeernormen niet strookt met de Parkeernotitie voor de Zuidelijke IJ-Oever.

**Antwoord:**

De A- locatie geldt voor de bestemmingen gelegen binnen een straal van 800 meter vanaf het Centraal Station. SFII valt binnen die cirkel: hiervoor geldt de A- norm.

Van de bestemming aangeduid met SF I valt ook het meest zuidelijk gelegen blok binnen die straal. Hier moet dus ook de A- parkeernorm gelden. Dit zal voor dit blok worden aangepast.

**Opmerking 4:**

Aanduidingen op de kaart zijn alleen relevant als deze ook in de voorschriften worden opgenomen. Op de kaart komen vier SF I vlekken voor, maar slechts in één ervan staat een bouwhoogteregeling met als basishoogtemaat 37 meter.

**Antwoord:**

Op de kaart staat in de overige drie bestemmingsvlakken SF I een nadere aanduiding, welke volgens de legenda een verwijzing impliceert naar het

kaartonderdeel 'bouwprofiel'. De hoogtematen van de binnen deze bestemmingsvlakken te realiseren gebouwen staan daarop aangegeven. In de voorschriften wordt naar dit bouwprofiel verwezen (art. 3, lid 2, 1<sup>e</sup> aandachtsstreepje). Overigens zal de leesbaarheid van deze verwijzing op de kaart worden vergroot.

**Opmerking 5:**

De voorschriften voor de SF-bestemmingen zijn erg globaal voor een zo belangrijke plek in de stad. Het verdient aanbeveling in een beschrijving in hoofdlijnen kaders aan te geven om tot een zorgvuldige en toetsbare stedenbouwkundige inpassing te komen. Ten slotte dient het begrip 'uitkraging' te worden gedefinieerd.

**Antwoord:**

De doeleindenomschrijving oogt inderdaad globaal, maar de in art. 3, lid 3 vastgelegde maatvoering en functieregeling, waarin een minimum-aantal woningen en een minimum-vloeroppervlak voor kantoren en publieksfuncties is bepaald alsmede maxima voor winkel- en horecavestigingen, bieden enerzijds een hard toetsingskriterium bij de planrealisering en anderzijds een voldoende mate van flexibiliteit. Zeker met betrekking tot een op uitvoering gericht bestemmingsplan achten wij dit laatste van het grootste belang teneinde te voorkomen dat in reeds in een vroegtijdig stadium teruggegrepen moet worden op toepassing van art. 50, lid 5 van de Woningwet. Door toevoeging van een beschrijving in hoofdlijnen zal deze flexibiliteit voor een deel teloor gaan. Wij achten het wel noodzakelijk dat, als de uitvoering eenmaal daar is, het bestemmingsplan met name op het punt van de beheersaspecten zal worden herzien.

Het begrip 'uitkraging' zal conform geadresseerde's wens, in art. 1 (begripsbepalingen) van de planvoorschriften worden verklaard.

**Opmerking 6:**

Geadresseerde wenst voor wat betreft de Toelichting een beschouwing toegevoegd te zien over de invulling van de openbare ruimte en met name over de recreatieve invulling daarvan.

**Antwoord:**

Par. 5.1 van de Toelichting zal worden uitgebreid met een passage over invulling van de openbare ruimte.

## **2. Ministerie van Economische Zaken**

**Opmerking:**

Op basis van de in de Toelichting opgenomen conclusies uit het akoestisch rapport wordt er van uitgegaan dat de in industriegebied Johan van Hasseltkanaal gevestigde bedrijven geen beperkingen zullen worden opgelegd ten gevolge van de

in het plangebied geprojecteerde woningen.

**Antwoord:**

Deze conclusie is correct.

### **3. NUON Regio Noord-Holland**

**Opmerking:**

In verband met de eventuele oprichting van een transformatorzuil wordt verzocht de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van openbaar nut te verhogen van 5 naar 6 meter.

**Antwoord:**

Omdat wij van mening zijn dat deze soort bebouwing bij voorkeur inpandig gerealiseerd dient te worden en geadresseerde ook niet aangeeft waarom, op welke termijn en waar een eventuele transformatorzuil opgericht zal worden, hebben wij deze wens niet gehonoreerd.

### **6. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening**

**Opmerking 1:**

Het plangebied wordt in het kader van het locatiebeleid aangemerkt als een A-locatie. In de Voorschriften wordt echter alleen voor de bestemming SF II de A-parkeernorm van 1:250 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd. Voorts wordt er op gewezen dat deze norm niet alleen geldt voor kantoren, maar ook voor publieksfuncties, bedrijven, ateliers, maatschappelijke voorzieningen, winkels en detailhandel.

**Antwoord:**

Adressant's opmerking is juist. De A-normering geldt voor de locaties welke binnen een straal van 800 meter vanaf het Centraal Station gelegen zijn. De bestemming SF II valt binnen die cirkel zodat hiervoor de A-norm van toepassing is.

Van de bestemming, aangeduid met SF I, valt ook het meest zuidelijk gelegen blok binnen die straal. Hier moet dus ook de A-parkeernorm gelden. Dit zal voor dit blok worden aangepast.

**Opmerking 2:**

Het is niet uitgesloten dat de woningen in het plangebied hinder zullen gaan ondervinden van geur- en stofoverlast. Het plan biedt hierover evenwel geen enkele informatie.

**Antwoord:**

Naar aanleiding van deze opmerking is in par. 6.8 van de Toelichting de door adressant gewenste informatie opgenomen.

## **7. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied**

### **Opmerking 1:**

Ten aanzien van de kop is de aanwezigheid van een aanvaringsbescherming een absolute voorwaarde voor het bouwen aldaar. Voorgesteld wordt dit imperatief in de voorschriften op te nemen en dat ook in par. 6.6 onder 'vaarwegen' van de Toelichting te vermelden.

### **Antwoord:**

Deze suggestie is overgenomen: zowel art. 6 van het onderdeel Voorschriften als par. 6.6 van de Toelichting zijn inmiddels hierop toegeschreven.

## **8. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat**

### **Opmerking 1:**

Met betrekking tot de in de par. 5.2 van de Toelichting aangegeven flexibiliteit tussen wonen en werken, wordt de vraag gesteld of er een beeld bestaat van de consequentie voor verkeer en vervoer van deze mogelijk op termijn te realiseren omzetting. Hetzelfde geldt met betrekking tot de parkeerbehoefte.

### **Antwoord:**

Indien woonruimte wordt omgezet in werkruimte zal dit verkeersbewegingen genereren op tijdstippen buiten de spitsmomenten. Hetzelfde geldt voor de parkeerbehoefte. Verwacht wordt dat overdag de parkeergarage slecht gedeeltelijk vol zal zijn. De aantallen parkeerplaatsen zijn berekend op basis van het aantal woningen. Wordt in het meest extreme geval 20% van de woningen omgezet in bedrijfsruimte dan is op basis van de gehanteerde normen minder ruimte nodig aan parkeerplaatsen ten behoeve van de bedrijfsruimte dan als het woningen zouden zijn geweest.

### **Opmerking 2:**

Par. 5.4 (Verkeer) geeft geen beschrijving van de verkeersproductie uit het plangebied in relatie tot de capaciteit van de ontsluitende en toeleidende wegen. Dit is wel noodzakelijk om te kunnen vaststellen of de infrastructuur voldoende is om het verkeer, dat het plangebied genereert, te kunnen verwerken. In deze paragraaf zou tevens een beeld kunnen worden gegeven van de bereikbaarheid van het plangebied per openbaar vervoer.

### **Antwoord:**

Par. 5.4 van de Toelichting is inmiddels uitgebreid met een passage inzake de bereikbaarheid van het Westerdokseiland per openbaar vervoer.

**Opmerking 3:**

In par. 6.5 (Bodem) dient ook een beschrijving van de totale waterhuishoudkundige situatie te bevatten, waarin ook de gevolgen van de planontwikkeling voor de waterhuishouding in beeld worden gebracht. Verder is het gezien de ligging van het plangebied noodzakelijk door de inrichting van het gebied vervuiling van het oppervlaktewater door zwerfvuil zo veel mogelijk te voorkomen.

**Antwoord:**

Alle aspecten van de waterhuishouding komen voldoende aan de orde in de betreffende paragraaf. De inrichting van het gebied zal op zodanige wijze plaatsvinden dat de vervuiling van het oppervlaktewater door zwerfvuil wordt voorkomen.

**Opmerking 4:**

Ten aanzien van par. 6.6 (Externe veiligheid) wordt opgemerkt dat ook het aanvaringsrisico tussen twee schepen en de gevolgen daarvan voor het plangebied van belang is.

**Antwoord:**

In het in de toelichting genoemde "Onderzoek risico's Nautisch Centrum Westerdokseiland" zijn de berekende externe risico's onder andere bepaald op basis van scheepsongevallen in de periode tussen 1985-1996.

**9. NS Railinfrabeheer****Opmerking:**

Uit het plan blijkt niet duidelijk of bij de berekening van de hogere waarden rekening is gehouden met de te wijzigen sporen lay-out ter plaatse.

**Antwoord:**

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. De berekening is gebaseerd op een nieuwe situatietekening van NS/ ROIB. Volgens opgaaf van het akoestisch onderzoeksbureau Caubergh Huygen was het variant 2 Zuidgrens NS. De akoestische gegevens komen uit het akoestische spoorboekje ASWIN 1.3 prognose 2005.

**10. Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Westerpark****Opmerking 1:**

Een definitie van de term showroom wordt gewenst geacht.

**Antwoord:**

Geadresseerde motiveert zijn verzoek niet. Omdat wij van mening zijn dat deze term niet tot rechtsonzekerheid zal leiden en wij voorts dit begrip in de ruimste zin willen zien, wordt definiëring ervan niet wenselijk geacht.

**Opmerking 2:**

Geadresseerde heeft bezwaar tegen de in het plan vervatte regeling voor winkels/detailhandel. Het bestemmingsplan maakt ten minste 10.000 m<sup>2</sup> bvo voor deze functie mogelijk en dat is viermaal zoveel als het huidige aanbod in de Spaarndammerstraat. Ook in het SPvE is nimmer gesteld dat er winkelvoorzieningen op het Westerdokseiland zouden komen. Evenmin is dit gemeld in het reguliere overleg tussen de projectgroepen Zeeheldenbuurt en Westerdokseiland. Onderzoek heeft uitgewezen dat voor de winkelvoorzieningen in de Spaarndammerstraat voldoende perspectief bestaat mits in de directe omgeving geen nieuwe voorzieningen zullen worden gecreëerd. Ook de overlevingskansen van de detailhandel in de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt worden minimaal bij een uitbreiding van het winkelvloeroppervlak op het Westerdokseiland. Ook bij de planvorming van het Barentszplein e.o. is er altijd van uitgegaan, dat er op het Westerdokseiland geen winkels zouden komen. Ten slotte wordt de vraag gesteld of de winkelfunctie is getoetst door de Commissie Winkelplanning.

**Antwoord:**

Ten opzichte van het SPvE is inderdaad het standpunt gewijzigd. Het bestemmingsplan maakt thans mogelijk dat ook winkels gevestigd kunnen worden binnen het woon/werkmilieu op het Westerdokseiland. De winkels zijn gebonden aan een maximum vloeroppervlak van 175 m<sup>2</sup> per vestiging. Het gezamenlijk winkelvloeroppervlak is bepaald op 1500 m<sup>2</sup> (en dus geen 10.000 m<sup>2</sup>), zie art. 3, lid 3 van de Voorschriften. Winkelfuncties dienen formeel te worden getoetst door de commissie winkelplanning bij oppervlakten vanaf 10.000 m<sup>2</sup>.

**Opmerking 3:**

In de 'oksel' van het Stenen Hoofd is een nadere aanduiding gegeven ten behoeve van ligplaatsen met steigers voor woon- en bedrijfsschepen. Geadresseerde heeft daar bezwaar tegen omdat het Stenen Hoofd een zelfstandig element dient te blijven, vrij van vaartuigen en bouwsels. Ook in het SPvE Barentzplein e.o. wordt gesteld dat de openheid en weidsheid van deze plek zo veel mogelijk behouden moeten blijven. Een ligplaats voor een binnenvaartschip is wel denkbaar.

**Antwoord:**

Het Stenen Hoofd zal een zelfstandig element blijven: het keert zich van het eiland en de steigers met woonboten af en steekt nog verder het IJ in. Er bevindt zich nog voldoende water tussen steiger met woonboten om de openheid en weidsheid van de plek te waarborgen.

**Opmerking 4:**

De verschillen in bouwhoogte tussen het bovenste bestemmingsvlak SF I en de overige vlakken met deze bestemming is te hoog.

**Antwoord:**

Het idee is de punt van de stadszijde een hoogteaccent te geven. In feite komt het mogelijke verschil neer op één verdieping.

**Opmerking 5:**

De in de legenda opgenomen nadere aanduiding 'publieksfuncties' komt niet op de plankaart voor.

**Antwoord:**

Deze opmerking is juist. Deze verwijzing zal worden verwijderd.

**Opmerking 6:**

Geadresseerde vraagt zich af, wat de in de legenda opgenomen tekst 'maximaal volumepercentage vanaf NAP' betekent.

**Antwoord:**

Hiermee wordt bedoeld dat van het totale volume dat wordt gedefinieerd door het oppervlak van het op de kaart aangegeven bestemmingsvlak en de hoogte tussen 0 NAP en de op de kaart aangegeven maximale hoogte die voor dit vlak geldt, maximaal 60 % van het volume mag worden bebouwd.

**Opmerking 7:**

Het aantal geprojecteerde parkeerplaatsen (ondergronds en op maaiveld) wordt te laag geacht. Hoe dan ook dient voorkomen te worden dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de Zeeheldenbuurt en met name op het Barentszplein.

**Antwoord:**

Voor de geprojecteerde woningen en bedrijfsruimten worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd. Er worden geen vergunningen in het openbaar gebied op maaiveld verstrekt. Mocht er geen plaats meer zijn op het openbaar gebied dan zal in eerste instantie geparkeerd worden in de openbare parkeergarage in het gebouw van de Kop Westerdokseiland: dit is namelijk de dichtst bijzijnde plek. Daarmee is ons inziens de genoemde afwenteling van de parkeerdruk op de Zeeheldenbuurt niet aan de orde.

## **11. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam**

**Opmerking 1:**

In de voorschriften bij de bestemming 'Water' staat dat er steigers gerealiseerd zullen worden ten behoeve van ligplaatsen voor de binnenvaart. Er zijn evenwel geen steigers gepland, de binnenvaartschepen zullen worden afgemeerd aan een 240 meter lange kade. Op deze kade dienen hiertoe de noodzakelijke voorzieningen

aanwezig te zijn. Voorts is het niet zinvol het aantal schepen te benoemen.

**Antwoord:**

De planvoorschriften maken slechts mogelijk dat er steigers ten behoeve van ligplaatsen voor de binnenscheepvaart worden gerealiseerd. In de op de kade benodigde voorzieningen is voorzien in art. 8, lid 1. De lengte van de kade bedraagt overigens 220 meter. Het aantal binnenvaartschepen is niet in de voorschriften vastgelegd. Er wordt uitsluitend bepaald dat binnen de daartoe op de kaart nader aangeduide delen van de bestemming 'Water' ten minste 60 woonschepen een plaats moeten kunnen vinden.

**Opmerking 2:**

Het positief bestemmen van een ligplaats ten behoeve van binnenvaart brengt het gevaar mee dat hiermee een permanente ligplaats mogelijk wordt gemaakt, terwijl het oogmerk juist is om binnen- en duwbakvaart tijdelijk een afmeerlocatie te verlenen. Derhalve wordt voorgesteld te spreken over 'tijdelijke' ligplaatsen voor de binnenvaart.

**Antwoord:**

In casu is geen sprake van een positieve bestemming. De geprojecteerde bestemming is 'Water'. Binnen bepaalde, daartoe op de plankaart nader aangeduide delen van deze bestemming mogen de gronden worden bebouwd en gebruikt ten behoeve van andere functies. Overigens maakt dit geen verschil voor de al dan niet tijdelijkheid van dit gebruik.

**Opmerking 3:**

Verzocht wordt om de aanvaarbescherming, die in de veiligheidszone zal worden gesitueerd, als zodanig in te tekenen. Voorts dienen zowel de aanvaarbescherming als de veiligheidszone in de begripsomschrijvingen (art. 1) opgenomen te worden.

**Antwoord:**

De aanvaarbescherming kan niet worden ingetekend omdat niet bekend is waar deze exact zal worden gesitueerd binnen de zone. Het maakt onderdeel uit van het ontwerp voor de bebouwing op de Kop en is in studie. Opneming in de begripsbepalingen achten wij niet zinvol.

## **12. Rijksdienst Monumentenzorg**

**Opmerking 1:**

Adressant merkt op, dat de cultuurhistorische ontwikkeling van het Westerdokseiland nauwelijks van invloed is geweest op de planontwikkeling. Vrijwel alle historische bebouwing wordt gesloopt.

**Antwoord 1:**

Voor wat betreft de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar hetgeen hierboven is opgemerkt naar aanleiding van de reactie van adressant nr. 1

**Opmerking 2:**

Er wordt een discrepantie geconstateerd tussen enerzijds de Toelichting bij het bestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Plan (SP) en anderzijds de plankaart en de voorschriften van het bestemmingsplan. Teneinde nivellering van de totale bouwhoogte tegen te gaan dienen de voorschriften te worden aangescherpt. De differentiatie tussen groot bouwblok (kopgebouw) en SF I-blokken kan beter worden gegarandeerd door binnen alle bestemmingsvlakken SF I een nadere aanduiding te geven voor het maximum bebouwingspercentage, de maximale bouwhoogte en het maximale volumepercentage.

**Antwoord 2:**

Het verschil tussen de bouwblokken aan de stadszijde en het gebouw van de Kop uit zich niet in het maximale bebouwingspercentage want dat is voor beide bestemmingsvlakken 100%. Op de kaart zal dit voor wat betreft SF I nog nader worden aangegeven. Het verschil uit zich ook niet in het volumepercentage. Dit is wel aangegeven voor SF II, waar de sneden moeten worden gerealiseerd binnen het volume. Het verschil tussen de bebouwing komt tot uiting in de vorm van het volume en dus ook in de bouwhoogte. Dit is voldoende aangegeven op de plankaart door de hoogtes voor SF I en SF II en het bouwprofiel voor SF I.

**Opmerking 3:**

Adressant acht de bouwhoogte van de randen aan de stadszijde (6 bouwlagen, 22 tot 23.75 meter) in aansluiting op de maat en de schaal van de historische stad aanvaardbaar. Bij de terugspringende bouwlagen en in de binnenhoven zou over de grote lijn een maximum van 8 bouwlagen aangehouden moeten worden. Overige afwijkingen in hoogte zouden slechts via de vrijstellingsbepalingen tot de mogelijkheden moeten behoren. De vrijstellingsbepalingen dienen voorts te zijn vergezeld van een gedegen afwegingskader waarin o.a. getoetst kan worden op de kwaliteitsaspecten van het ontwerp.

**Antwoord 3:**

In het SPvE voor het Westerdokseiland is het aantal bouwlagen vastgesteld op 11. Bovendien wordt gesteld, dat de bouwhoogte minimaal twee verdiepingen hoger moet zijn dan de 22 tot 23,7 meter om op stedenbouwkundig niveau effect te kunnen sorteren. Dat wil zeggen, dat het onderscheiden voldoende moet zijn om te kunnen ervaren dat de genoemde hoogtes aansluiten bij de historische stad en dat de hogere bouwdelen uitzonderingen zijn. Opgemerkt wordt nog dat de op de plankaart aangegeven doorsneden van SF I de *bouwenvelop* aangeven en geen doorsneden zijn.

**Opmerking 4:**

De bouwhoogte voor het driehoekige gebouw op de noordelijke punt van het eiland dient nader te worden gemotiveerd. Indien, zoals in de Toelichting wordt gesteld, aansluiting wordt gezocht bij de historische stad, is een lagere bouwhoogte gewenst.

**Antwoord 4:**

Voor de stadszijde van het Westersdokseiland wordt in de verkaveling en bouwhoogte aangesloten op de historische stad. In het SPvE wordt aangegeven dat op een aantal mag worden afgeweken van de maximale bouwhoogte. De punt van het driehoekige, meest noordelijke, bouwblok is aangewezen als een van de plaatsen om af te wijken. De aanleiding daartoe is haar markante ligging. Bovendien wordt gesteld dat de afwijking ten minste 2 bouwlagen dient te zijn in vergelijking met de 'normale' bouwhoogte, die aansluit op die van de historische stad teneinde op stedenbouwkundig niveau voldoende effect te sorteren.

**Opmerking 5:**

Het kopgebouw aan de IJzijde blijft, ondanks de diverse uitsneden en cesuren, een zeer dominant en kolossaal blok. Adressant adviseert om ter plaatse een minder kolossaal en transparanter bouwwerk mogelijk te maken, bijvoorbeeld door het maximum volumepercentage terug te schroeven tot zo'n 45%.

**Antwoord:**

Voor het gebouw Kop Westerdokseiland is aangegeven wat de bestemmingsgrens en de maximale bouwhoogte is. Het idee van het gebouw is dat deze bebouwingsenvelop volledig wordt bebouwd en dat er sneden in worden aangebracht, die corresponderen met zichtlijnen vanuit de omgeving. Om de maat van de sneden te garanderen is een maximaal te bebouwen volume geïntroduceerd van 60 %. Er moet dus minimaal 40 % van het volume onbebouwd blijven. Het beeld van massaliteit wordt niet zozeer bepaald door deze percentages maar vooral door de bebouwing in de hoeken. De hoeken zijn gebouwde hoeken en de rechthoekige 'doos' is dus altijd als zodanig te herkennen. De sneden, het niet-gebouwde volume, alleen als men zich in de zichtlijnen begeeft. Ook de uiteindelijke materialisatie zal veel bijdragen aan het beeld van een massief dan wel transparant bouwwerk.

## **BIJLAGE**

### **1**

#### Verslag Inspraakavond concept bestemmingsplan Westerdokseiland van 6 juli 2000

aanwezig: zie presentielijst (2 pagina's)

bijlagen Vragenlijst bootbewoners van 6 juli 2000 + antwoorden d.d. 1 september 2000, procedure bestemmingsplan

#### **Opening & mededelingen**

De heer Van Aerschot heet aanwezigen welkom. Deze bijeenkomst is de officiële inspraakavond over het concept bestemmingsplan dat op 6 juni door de wethouder is vrijgegeven voor inspraak.

Achter de tafel zitten Clemens Nuyens & Rein de Meijere, dienst Ruimtelijke Ordening, Marcia Sookha & Rob van Aerschot, Projectmanagementbureau.

De heer Van Aerschot vraagt of aanwezigen in de pauze de presentielijst willen invullen. Iedereen die aanwezig is krijgt het concept verslag ter commentaar toegestuurd.

De heer Van Aerschot legt uit dat de inspraakavond de start van de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan Westerdokseiland is. Het concept bestemmingsplan is gebaseerd op het Stedebouwkundig Programma van Eisen Westerdokseiland dat op 17 maart 1999 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het bestemmingsplan geeft de bestemmingen en functies aan en de locaties daarvan. Het SPvE is uitgewerkt in een Stedebouwkundig Plan dat in september in de inspraak wordt gebracht. Dit is een gedetailleerde uitwerking van het SPvE.

Na de inspraakavond zullen de resultaten van de inspraak worden verwerkt en daarna volgt het concept bestemmingsplan de gemeentelijke besluitvormingsprocedure. Dit wordt nader toegelicht door Rein de Meijere, jurist bij de dienst Ruimtelijke Ordening. Zijn tekst is ter plaatse beschikbaar gesteld aan aanwezigen en zal eveneens met het verslag worden meegezonden. Eerst geeft Clemens Nuyens een toelichting op het concept bestemmingsplan. Na de toelichtingen is ruimte om informatieve vragen te stellen.

### **Toelichting op de procedure**

Puntsgewijs doorloopt het concept bestemmingsplan na de inspraak de volgende stappen:

1. het artikel 10 overleg: hierbij worden betrokken overheden, diensten en instanties om commentaar gevraagd.

Na verwerking van dit commentaar begint de eigenlijke vaststellingsprocedure conform de wet op de Ruimtelijke Ordening.

2. Vervolgens wordt het concept bestemmingsplan 4 weken ter visie gelegd op het Stadhuis, bij de dRO, Stadsdeel Westerpark en de Stedelijke Woningdienst. Dit wordt in kranten (Stadsblad, Parool) bekend gemaakt. Iedereen kan een bezwaarschrift/zienswijze indienen in deze periode. Zijn er geen zienswijzen dan kan de gemeenteraad binnen 8 weken een uitspraak doen, is dit wel het geval dan duurt het 4 maanden. In de commissie Volkshuisvesting, Stedelijke Vernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken heeft men de gelegenheid om de zienswijzen toe te lichten.
3. Na de vaststelling door de gemeenteraad ligt het plan weer 4 weken ter visie. Gedurende deze 4 weken kunnen zij die een zienswijze bij de Gemeenteraad hebben ingediend vervolgens bij Gedeputeerde Staten (GS) een bedenking indienen. GS heeft vervolgens 13 weken om een besluit te nemen. Zijn er bedenkingen dan duurt dit 6 maanden. Diegene die bezwaar hebben gemaakt krijgen opnieuw de mogelijkheid om de bezwaren toe te lichten.
4. Na GS volgt de 3<sup>e</sup> ter visie legging. Dit duurt 6 weken. Bij de Raad van State kan beroep aangetekend worden tegen het besluit van GS.

Het artikel 10 overleg start medio juli en duurt tot medio oktober. De 1<sup>e</sup> ter visie legging start naar verwachting eind oktober. De vaststelling door de gemeenteraad is gepland in maart 2001 en het besluit van GS in oktober 2001.

Het concept bestemmingsplan bestaat uit een plankaart met planvoorschriften en een toelichting. De toelichting wordt niet door de gemeenteraad vastgesteld, de rest wel.

*De heer: In principe kan dus tot de Raad van State worden geprocedeerd.*

De heer De Meijere: Ja, dat kan. De wet vereist dat binnen 1 jaar een hoorzitting in Den Haag wordt gehouden. De finale uitspraak kan langer duren.

### **Inspraak**

[Namen van insprekers worden voor zover bekend genoemd, anders wordt volstaan met de heer of mevrouw]

De heer De Waal geeft aan dat het ter inzage gelegde concept bestemmingsplan niet volledig is. Er ontbreekt een milieuparagraaf, een monumentenparagraaf, een

financiële paragraaf, de planvoorschriften en de maatschappelijke haalbaarheid.

De heer Meijere antwoordt dat paragraaf 8: maatschappelijke haalbaarheid nog niet kan worden ingevuld, dit kan pas na de inspraak. Financiële haalbaarheid had wel gekund, dit geeft echter globaal aan of het plan wel of niet financieel haalbaar is en is voor de inspraak verder niet van belang. De vaststelling van de financiële paragraaf horend bij het SPvE heeft hierover reeds voldoende zekerheid gegeven.

De heer Van Aerschot benadrukt dat de inspraak gaat over de inhoud van het bestemmingsplan, de plankaart en de voorschriften. Hoofdstuk 7 is een toelichting op de planvoorschriften. De planvoorschriften zelf zijn wel ter inzage gelegd. Er is geen sprake van een monumentenparagraaf omdat er geen monumenten in het gebied zijn. Er is een monumentenaanvraag ingediend waarover nog geen beslissing is gevallen.

De heer De Waal concludeert dat het ter inzage gelegde bestemmingsplan niet volledig was. Hoe worden ontbrekende onderdelen in het bestemmingsplan opgenomen.

De heer Van Aerschot: De ontbrekende delen zullen bij de 1<sup>e</sup> ter visie legging zijn toegevoegd.

Mevrouw Spijker: Waarom is de maquette niet op de juiste schaal zodat het een goed beeld geeft.

De heer Van Aerschot: De maquette is op schaal, het is een weergave van het SPvE van maart 1999 en dient ter illustratie. Na de zomer ligt er een gedetailleerde maquette waarover in september inspraak is.

### **Bouwhoogtes**

Mevrouw Helsloot vindt het een vreemde situatie dat de maximale hoogte van het bestemmingsplan even hoog is als het SPvE. Het SPvE is namelijk geen wettelijk instrument.

Mevrouw: Zijn de bouwhoogtes al vastgesteld of is het nog mogelijk om wijzigingen aan te brengen?

Mevrouw Spijker: Is door de gemeenteraad expliciet een besluit genomen over de bouwhoogtes?

De heer Van Aerschot: De bouwhoogtes in het bestemmingsplan zijn gebaseerd op de bouwhoogtes in het SPvE. Wijzigingen in het kader van het SPvE zijn niet aan de orde. Twee jaar geleden is bij de inspraak over het SPvE gelegenheid geweest om hiertegen bezwaar te maken. Uiteraard kan nu in het kader van het bestemmingsplan weer een mening hierover worden gegeven.

### **Procedure**

Mevrouw Helsloot: Wat gebeurt er met het SPvE en hoe zit het met de bouwvergunningen

*De heer de Waal: Geldt nu het AUP en hoe zit het met de voet/fietsbrug?*

De heer Van Aerschot vertelt dat het SPvE wordt uitgewerkt in een Stedebouwkundig Plan. Na de zomer is hierover de inspraak. Wat betreft de bouwvergunningen kun je wachten tot het bestemmingsplan vigeert of je werkt met een artikel 19 procedure. De brug kan gebouwd worden op basis van het AUP, dat op dit moment van kracht is in het gebied. Dit is het Algemene Uitbreidingsplan uit 1938.

Mevrouw: De nieuwe brug staat voor de helft in het beschermd stadsgezicht.

Van Aerschot: dat klopt. Hier moet ook een aparte procedure voor worden gevolgd. Dit is in het kader van de bouwvergunning in gang gezet.

### **Groen& Leefbaarheid**

De heer: Het is allemaal te hoog, er is weinig groen, er is geen rekening gehouden met de monumenten. U kunt ervan uit gaan dat tot de Raad van State zal worden geprocedeerd! Wat wordt verstaan onder leefbaarheid?

De heer Van Aerschot antwoordt dat met leefbaarheid wordt onder andere bedoeld, de kwaliteit van het gebied in de vorm van materiaalgebruik, groen, kwaliteit van de huizen, speelvoorzieningen etc.

De heer Maas: Het is 3 maal zo hoog als de westelijke eilanden, het uitzicht op het IJ wordt belemmerd en de relatie met IJ wordt verwoest.

De heer Van Aerschot: De inzet is juist de stad naar het IJ te brengen, de IJ-oeveren worden toegankelijk voor iedereen. Er is inderdaad vanuit Bickerseiland geen zicht op het IJ. Dit zicht wordt overigens in de huidige situatie deels ook belemmerd door de huidige bebouwing langs het IJ.

De heer: Waarom is er geen park gepland? Er is weinig groen.

De heer Nuyens: Een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte is het water. Het Westerdokseiland wordt omgeven door water. Overigens is er meer structureel groen gepland dan op de westelijke eilanden voorkomt. Langs de Westerdoksdijk komt een dubbele bomenrij en aan het Westerdok een enkele rij. Voor grote groene vlakten is geen ruimte. De daklandschappen en de inrichting van de binnenterreinen zorgen voor een groene karakter van bij de woningen. Hoe het groen er uit komt te zien wordt in het Stedebouwkundig Plan aangegeven.

Mevrouw: Waar komen de voorzieningen voor kinderen?

De heer Nuyens: In de binnenterreinen komen de speelplaatsen voor de kinderen en in het Westerdok komt een steiger met een speelkooi. Het bestemmingsplan maakt in ieder geval kinderspeelplaatsen mogelijk. In het Stedebouwkundig Plan dat in september in de inspraak komt is aangegeven hoe en waar.

*De heer: is er rekening gehouden met vliegtuiglawaai?*

Vliegtuiglawaai wordt hier buiten beschouwing gelaten omdat dat het in dit gebied niet aan de orde is.

### **Woonboten**

De heer De Waal geeft aan dat hem vooralsnog niet duidelijk is of alle woonboten rondom het Westerdokseiland ook passen in de toekomstige situatie. Hij vraagt om een concreet inrichtingsplan voor het water waarin alle woonboten ingetekend worden, desnoods met de namen van boten. Hoe zit het met de leefbaarheid van de mensen die er nu wonen, er wonen 42 gezinnen op het water. Wat gebeurt er met woonboten die buiten de aangegeven maten vallen?

Mevrouw Helsloot vindt het niet goed dat er zomaar woonboten aan de zuidkade en aan in het noorden van het Westerdok verdwijnen. Er is echt heel weinig ruimte. Openbaar blauw betekent dat er minder ruimte is voor woonboten. Zij geeft verder aan dat niets gezegd wordt over bedrijfsvaartuigen.

De heer Van Aerschot: Het grootste deel van het water is bestemd voor boten. Aan de IJ-zijde is langs de gehele kade ruimte voor boten: woonboten, binnenvaartschepen, pleziervaartuigen, de dienstvaartuigen van de Rijkspolitie en de BBA. In het Westerdok is op een heel klein deel in het noorden en de openbare steiger in het midden na alle ruimte bestemd voor woonboten. De enige plek waar geen vaste ligplaatsen komen is de zuidkade. Hier kunnen de overige bewoners en gebruikers van het gebied direct aan het water zitten of een bootje aanleggen. Ook voor anderen moet het water een functie krijgen.

Het bestemmingsplan geeft functies aan. Aantallen en specifieke kenmerken zoals namen van boten worden niet in het bestemmingsplan genoemd. Wel worden de formaten genomen. Dit geldt ook voor bedrijfsvaartuigen. Ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen worden door het bestemmingsplan toegestaan.

De heer de Waal vraagt of in de financiële paragraaf ook de nutsvoorzieningen voor de woonschepen worden meegenomen.

De heer Van Aerschot: de financiële paragraaf in het bestemmingsplan gaat over de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De details komen aan de orde in het kader van Stedebouwkundig Plan.

## **Verkeer & Parkeren**

De heer: Hoe zit het met parkeren?

Van Aerschot: voor de bewoners is er een parkeergarage, voor de woonboten op het maaiveld aan de straat, dit geldt ook voor bezoekers. Het aantal parkeerplaatsen is gerelateerd aan de nabijheid van het CS. Het Westerdokseiland is deels een A locatie, dat wil zeggen dat hier een norm geldt van 1 pp per 125 m<sup>2</sup> kantoorruimte. Op de Kop van het Westerdokseiland komt een openbare parkeergarage.

Mevrouw: Klopt het dat de kade langs het Westerdok van 28 meter naar 18 meter gaat.

Nuyens: Nee, de kade is niet smaller geworden integendeel het wordt juist breder. Tussen de bebouwing en het Westerdok is 18 meter, nu zit tussen de loods en het Westerdok een ruimte van circa 15 meter. Direct aan het Westerdok komt ongeveer 7,5 meter vrije ruimte voor de woonboten.

Mevrouw maakt zich ernstig zorgen over de doorstroming op de Westerdoksdijk als straks de vele auto's uit de parkeergarages komen.

Van Aerschot: de infrastructuur is vastgelegd in de nota Actualisatie IJ-infra. Hierin wordt uitgegaan van een tweebaansweg. Dit is een politiek besluit waar niets aan veranderd kan worden. Er komen drie afslagen naar de parkeergarages. Bij de Kop komt een geregelde kruising met verkeerslichten. Dit komt echter in het kader van het Stedebouwkundig Plan uitgebreider aan de orde.

De heer: vindt 1 pp per woning een norm voor een buitenwijk maar niet voor de stad.

Van Aerschot: dit is een gemiddelde norm; de norm voor de verschillende woningcategorieën ligt tussen 0,6 en 1, en voor de woonschepen 0,7. Verder is rekening gehouden met een norm van 0,2 voor bezoekers.

De heer: vindt dat een fietsbrug rechtstreeks naar Bickerseiland een beter idee was geweest. Vindt het een gemiste kans.

## **Overig**

Mevrouw Spijker: mist in het hoofdstuk Geschiedenis de deportaties die tijdens de oorlog vanaf het Westerdokseiland hebben plaatsgevonden.

Van Aerschot: Dit wordt toegevoegd.

De heer: Wordt er ZOAB toegepast en wanneer wordt de straat opgeleverd?

De heer Van Aerschot: Er wordt inderdaad een geluidsreducerend asfalt toegepast. De Westerdoksdijk wordt rond 2003, tegelijkertijd met de woningen opgeleverd.

De heer de Waal geeft aan dat hij veel vragen heeft. Deze heeft hij op schrift gesteld en verzoekt deze vragen schriftelijk te beantwoorden en de antwoorden bij het verslag te voegen.

De heer Van Aerschot zegt dit toe.

Mevrouw Spijker: waar komt horeca?

Er is horeca toegestaan van een maximale grootte van 150 m<sup>2</sup>. Het aantal is niet beperkt. Voornamelijk aan het plein komt horeca en in het project op de kop.

De heer Van Aerschot sluit de zitting af. Het verslag van deze bijeenkomst wordt toegestuurd.

Wde-S-15p

# Bijlage 2

Projectgroep Zuidelijke IJ-oever  
Tav. Mevr. M. Sookha  
Weesperstraat 432  
1018 DN Amsterdam

Amsterdam, 19 september 2000

Betreft: Reactie ontwerp beantwoording vragenlijst dd. 6 juli 2000 betreffende bestemmingsplan WDE (dd 1 september 2000)

|                               |
|-------------------------------|
| PMB<br>ZUIDELIJKE<br>IJ-OEVER |
| INGEKOMEN 27-9-00             |
| ARCHIEF                       |
| c.c. RoB<br>marcia<br>Milke   |

Geachte mevrouw Sookha,

Graag willen wij bij deze reageren op uw schrijven van 7 september 2000. Wij gaan er van uit dat onderstaand commentaar zal worden meegenomen in het definitieve verslag van de inspraakavond van 6 juli 2000 betreffende bestemmingsplan Westerdokseiland.

## Algemeen:

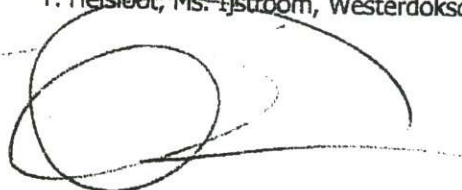
- Notitie + vragenlijst bootbewoners dienen meegenomen te worden in de Nota van beantwoording.
- Wij zijn verheugd met de garantie dat alle schepen in het Westerdok een plaats krijgen toegewezen (zie antwoord Algemeen D en art. 5.5).
- De gehele inrichting van de schepen lijkt gebaseerd op de invoering van erfpacht. Deze invoering (en de planning) is echter nog niet zeker. Wat gebeurt er met het inrichtingsplan voor de boten en de planning als erfpacht niet wordt ingevoerd? Blijven de schepen liggen zoals nu? Bovendien: We betalen al jaren precario, havengeld, rioolgelden etc. Gemeente is verhuurder van de ligplaats en moet daarom ook de ligplaats inrichten. Het door ons betaalde geld zou daarvoor gebruikt moeten zijn.  
Zie ook antwoord bij punt D: "In de binnenstad is sprake van een bestaande situatie, bij het Westerdokseiland gaat het om een project in worden (....) worden op termijn nieuwe ligplaatsen gecreëerd. Het gaat niet om nieuwe ligplaatsen, maar om bestemde ligplaatsen, die heringericht worden."
- Algemeen C: In het gebied geldt het AUP als juridisch/planologische onderlegger. Wil dit zeggen dat dit een status heeft van bestemmingsplan?

## Artikel 6, lid 3 b:

- Maximale hoogte 2,50 m: de maatvoering kan niet gebaseerd worden op maten bij vervanging, omdat hier geen sprake van is. De maatvoering moet gebaseerd zijn op de maten van de huidige schepen. Bijna alle huidige schepen zijn hoger dan deze 2,50 m

Met vriendelijke groet,

W. de Waal, Ms de Ouwe Jan, Westerdoksdijk 41 b  
Y. Heisloot, Ms. Ijstroom, Westerdoksdijk 41 d



voorschriften zijn uiteraard eenduidig.. Daarin is het areaal dat bestemd is voor woonschepen gegeven. Over aantallen wordt niet gesproken. Het bij het Stedebouwkundig Plan (SP) behorende inrichtingsplan laat zien dat de ruimte voldoende is om alle woonboten die nu een plek hebben te accommoderen. Het SP wordt zoals bekend in september in de inspraak gebracht.

- 6.1. Er is, in het kader van het SpvE, een HER gemaakt voor het Westerdokseiland. Wat betreft de sociale veiligheid zijn tot nu toe geen problemen bekend in vergelijkbare situaties.
- 6.2. Het principe van de compacte stad wordt beschouwd als een belangrijke bijdrage aan het milieu door vermindering van het ruimtebeslag en reistijden. Leefbaarheid is in het SpvE op iets andere wijze gedefinieerd. Deze definitie is hier overgenomen. Verontreiniging is op het eiland geen acuut probleem. Uitgangspunt is dat de kwaliteit van de openbare ruimte sterk verbonden is met het water. Dat kenmerkt het specifieke karakter van het eiland.
- 6.5. Bodemsanering is met name aan de orde aan de IJ-zijde, voor het overige staat vervuiling de ontwikkeling niet in de weg. De hoogwaterkering is opgenomen in de toekomstige Westerdoksdijk. De wijze waarop de parkeergarages aangelegd zullen worden moet nog nader worden uitgewerkt.
- 6.6. De constatering is correct.
- 6.7. De ontheffingen en te nemen maatregelen zijn conform de landelijk geldende normen.
- 8.1. Als de ligplaatsen voor woonschepen in erfpacht tegen marktconforme prijzen worden uitgegeven is het resultaat voor de gemeentelijke grondexploitatie positief. Is dat niet het geval dan is de aanleg (ca. f 80.000) een onrendabele investering.

#### *Algemeen*

Zoals gezegd is het bestemmingsplan een vertaling van het in 1999 vastgestelde SpvE. Dat plan geeft inzicht in de achtergronden van de geplande kadebreedte.

## Projectgroep Zuidelijke IJ-oever

- Art. 1 Scharken worden in de Amsterdamse verordeningen e.d. niet apart gedefinieerd. Naar de definities wordt nog gekeken.
- Art. 3 Het bestemmingsplan geeft een juridisch/planologische uitwerking aan het in 1999 vastgestelde SpvE. De opgenomen contouren geven de ruimte aan waarbinnen de toekomstige bebouwing ontwikkeld wordt. Het bebouwingspercentage is toegenomen naar 100 % omdat de begane grond 100% bebouwd wordt. Door verplichte ruimte voor cours op te nemen wordt de vereiste openheid gegarandeerd. De norm van 0.7 voor woonschepen geldt voor de gehele Z. IJ-oever.
- Art. 5 Sierwater, vijvers e.d., wordt mogelijk gemaakt, maar is in de nu voorliggende plannen niet voorzien.
- Art. 6 Het gaat in dit geval inderdaad om woonboten, incl. arken, dit zal worden aangepast. Inderdaad is uitgangspunt dat elke ligplaats gekoppeld is aan een steiger. Het bezwaar is bekend en in het overleg reeds verschillende malen besproken. In het kader van de ter visie legging kan het bezwaar uiteraard opnieuw worden ingebracht. De toekomstige situatie biedt, zoals gezegd, voldoende ruimte voor alle woonboten.  
Lid 3a. zie lid 2.  
Lid 3b. Wat betreft de maten is aansluiting gezocht bij de in 1996 vastgestelde Richtlijnen bij Vervanging van Woonboten. Onderzocht wordt of er ruimte is hiervan af te wijken.  
Lid 4. De vraag naar een gedetailleerd plan is hierboven al aan de orde geweest.
3. Het bestemmingsplan stelt grenzen en schept mogelijkheden. In het te ontwikkelen definitieve inrichtingsplan komt deze kwestie aan de orde.
- 5.1. De cours zijn niet openbaar en qua maat, schaal en inrichting afwijkend van Amsterdamse binnentuinen.  
In de opdrachtformulering voor het SpvE is een minimum aantal woningen, geen maximum gegeven.  
Ruimtes voor bedrijfs- en publieksfuncties worden regulier op de markt gebracht, tenzij het gaat om de z.g. 'broedplaats' ruimtes. De regels voor toewijzing en beheer van deze ruimtes moeten nog nader worden uitgewerkt. De woonbootbewoners kunnen uiteraard gebruik maken van de op het eiland aanwezige ruimte en voorzieningen. De cours zijn, zoals gezegd, niet openbaar.
- 5.2. Der paragraaf gaat in op het in het kader van de planontwikkeling te realiseren programma. Wonen op het water komt aan de orde in 5.5. Het SpvE is onderligger voor het bestemmingsplan. In dit onderdeel, de toelichting, wordt daaraan gerefereerd.  
Horeca zal aan een max. opp. per vestiging (150 m<sup>2</sup> met een vrijstelling tot 300 m<sup>2</sup>) gebonden worden. De plaats is in het bestemmingsplan niet nader bepaald.
- 5.3. De norm voor woningen is gevarieerd (0,6 voor sociale huurwoningen), in dat kader heeft de 0,7 voor woonboten zijn plaats. De parkeerplaatsen op straat zijn bestemd voor woonschepen en bezoekers. Op straat zullen, ook voor bezoekers, fietsenrekken geplaatst worden.
- 5.5. Het betreft hier een toelichting op het bestemmingsplan. Kaart en

AMSTERDAM ONTWIKKELT

Projectgroep Zuidelijke IJ-oever

IJ-OEVER

# Notitie

## Onderwerp beantwoording vragen bestemmingsplan WDE

datum 1 september 2000

onderwerp beantwoording vragen bestemmingsplan WDE

aan Y. Helsloot, A. van der Ark, W. de Waal, M. Weesie  
van Projectmanager WDE

Weesperstraat 432

1018 DN Amsterdam

telefoon 020-621 4166

fax 020-621 4190

L.S.

In het onderstaande, zoals toegezegd, een korte beantwoording van de vragen zoals die tijdens de inspraakavond op 6 juli j.l. zijn meegegeven.

### Algemeen

- A. Het betreft inderdaad een inspraakavond in het kader van de formele bestemmingsplan procedure. In het verslag is de procedure toegelicht. Het verslag wordt rondgestuurd. Indien gewenst kan daar binnen twee weken op gereageerd worden. In paragraaf 8.3. wordt kort ingegaan op de inspraak die heeft plaatsgevonden.
- B. De ontbrekende paragrafen zullen worden toegevoegd voordat het plan ter visie gaat. In dat kader kunnen, zoals bekend, zienswijzen worden ingebracht. Naar onze mening voldoet het produkt dat is voorgelegd aan de in dit kader te stellen eisen.
- C. In het gebied geldt het AUP als juridisch/planologische onderlegger.
- D. In de binnenstad is sprake van een bestaande situatie, bij het Westerdokseiland gaat het om een project in wording. In dat project worden, zoals bekend, op termijn nieuwe ligplaatsen gecreëerd. In deze fase van de planvorming is een inrichtingsplan ontwikkeld dat daarvoor de voorwaarden schept. Het inrichtingsplan biedt ruimte voor alle bestaande woonboten om terug te keren.
- E. Voor het verleggen en ophogen van de Westerdoksdijk zijn en worden uiteraard de vereiste procedures doorlopen. De dienst IVV houdt belanghebbenden en omwonenden via informatiebrieven op de hoogte.

### 6.5 bodemsanering

- Er wordt gesteld dat er geen risico's zijn indien er niets gedaan wordt op het terrein. Inmiddels is duidelijk dat er gebouwd gaat worden en parkeergarages gegraven worden. Dit betekent dat er dus wel iets gaat gebeuren. Wat zijn de risico's en hoe worden deze vermeden?
- Hoe worden parkeergarages gebouwd als het polderprincipe niet kan?
- Hoe wordt gewaarborgd dat de hoogwaterkering niet wordt doorbroken?

### 6.6 Vaarwegen

Er wordt vermeld dat voor het aanvaringsrisico geen normen gelden. Geldt dit ook voor de schepen die aan de IJ zijde zijn gepland? Zij bevinden zich direct langs een van de drukste vaarroutes van Nederland.

### 6.7 Geluidshinder

Hoe worden huizen en schepen beschermd tegen gevolgen van de door de gemeente toegestane hogere geluidswaarden, die in dit nieuwe plan overigens niet zullen worden overschreden?

### 8.1 Financiële haalbaarheid *(ontbrekend bij het ter inzage liggend bestemmingsplan)*

- Wij willen inzicht in de financiële haalbaarheid van de in het plan toegezegde voorzieningen voor schepen, t.w.: steigers, nutsvoorzieningen, rioolaansluiting.

### Algemeen

In het voorgaande bestemmingsplan is de parkkade langs het Westerdok 28 meter breed gepland. In het huidige plan is hier 10 meter van afgehaald: de kade is slechts 18 meter breed. Waarom is dit?

Wij gaan er vanuit dat de bovengenoemde vragen schriftelijk en volledig zullen worden beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Yvonne Helsloot  
Ms. IJstroom  
Westerdoksdiijk 41d

Andries van der Ark  
Ms Verwisseling  
Westerdoksdiijk 41f

Wouter de Waal  
Ms De Ouwe Jan  
Westerdoksdiijk 41b

Mark Weesie  
Ms Anna-Dora  
Westerdoksdiijk t.o. 20

### 5.3 Parkeren

- 0,7 parkeernorm voor woonschepen, waarom is dat lager dan de bewoners (norm 1)? Bootbewoners krijgen ook bezoek en zodoende moeten zij ook een bezoekersnorm krijgen van 0,2.
- waar is de parkeerruimte voor woonschepen gepland? Voor scheepsbewoners a/d IJ-zijde en aan de Stadszijde?
- call-a-car: in het SPVE meer dan 5 plaatsen. Is 5 hier een maximum.
- Fietsenbergingen: norm 0,2 per woning, daar een schip een woning is, dus ook per schip? Of meer omdat een schip geen bergruimte heeft en dus de fiets wel op straat moet zetten.

### 5.5 watergebruik

- In een bestemmingsplan mogen geen keuzes staan tussen verschillende versies, de keuzes moeten er al gemaakt zijn. Twee versies zijn dus uit den boze. Tijdens een recentelijke presentatie is bovendien alleen versie 2 aan de bewoners gepresenteerd en is niet gesproken over versie 1. Ook in de kaart is versie 2 getekend.
- Er is nog niet vastgesteld of de boten dwars gaan liggen en als dat gebeurt of dat dan met twee schepen aan een steiger is.
- Aantal schepen is achterhaald: zie boven. Hoeveel meter kade wordt er voor woonschepen bestemd?

## 6. Technische aspecten

### 6.1 HER

- wind: komt er ook een HER voor de Westerdok zijde? De huizen zijn daar ook hoger dan 30 meter.
- sociale veiligheid: aan de Westerdokskade: komt op de begane grond geen bewoning. Dat is niet bevorderlijk voor de sociale veiligheid, met name 's avonds. Wat zijn de ervaringen hier mee op Java/KNSM-eiland?

### 6.2 Milieubijdrage

- Hoe levert de hoge bebouwingsdichtheid een bijdrage aan het milieu?
- In het huidige bestemmingsplan is leefbaarheid een speerpunt. Leefbaarheid is eerder (in het eerste bestemmingsplan) gedefinieerd als het verbeteren van:
  - luchtverontreiniging
  - matige/slechte waterkwaliteit
  - gebrek aan stedelijk groen.

Daarover is in dit concept niets gezegd. Hoe worden deze problemen aangepakt?

Lid 3a; wat zijn 'overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde': max 5 meter? Zie ook lid 5.  
 Lid 3b: de voor woonschepen geldende maten zijn absoluut niet in overeenstemming met de werkelijkheid. De huidige schepen zijn meestal langer, hoger en breder dan hier genoemd. Waar komen deze maten vandaan?

Lid 4: Er wordt 80 meter steiger ingepland terwijl het nog de vraag is of alle woon schepen er wel in kunnen. Waarom wordt er geen gedetailleerd plan van de ligplaatsen en de steigers gemaakt?

### 3. Bestaande situatie:

In het Westerdok en de Vluchthaven liggen momenteel de volgende aantallen schepen:

|                  | Westerdok | Vluchthaven |
|------------------|-----------|-------------|
| woonschepen      | 16+1*     | 27          |
| woonvaartuig     | 22        | -           |
| woonarken        | 3         | -           |
| bedrijfsvaartuig | 13        | -           |
| Totaal           | 55        | 27          |

\*Schip op oude ligplaats naast Jami, is recentelijk teruggekeerd.

Bron: lijst beschikbaar gesteld door BBA op 11-5-'00

Uit het bestemmingsplan blijkt niet of ook plek wordt gereserveerd voor de bedrijfsvaartuigen. Wij verwachten dat er een duidelijk en gedetailleerd plan over welke van de **82 schepen**, waar komen te liggen.

### 5.1 stedenbouwkundige visie en ontwerpen

- zijn de cours openbaar gebied? Is het echt een nieuw element en niet gewoon een Amsterdamse binnentuin?
- Er wordt gesproken over minimaal 900 woningen, wat is het maximum aantal.
- Op de aangrenzende bebouwing zijn geen woningen voorzien, maar bedrijfs- en publieksfuncties: wat komt er? Is er wellicht ruimte voor opslagplaats of 'schuurtjes' binnen deze ruimte?
- Er wordt vooral ingegaan op de leefbaarheid voor de bewoners op de kant. Hoe zit het met de leefbaarheid voor de bootbewoners en hun gezinnen? Komen er voor deze groep nog kinderspeelplaatsen of worden de cours ook toegankelijk voor deze groep, of komen er aparte voorzieningen.

### 5.2 Programma

- Er wordt in dit onderdeel alleen ingegaan op het wonen op de wal. Wonen op het water komt totaal niet aan de orde terwijl er toch 69 gezinnen wonen.
- een programma van 191.700 m2 geldt voor het SPVE. Hier spreken we over een bestemmingsplan. Is dit niet erg gedetailleerd voor een bestemmingsplan. Is dit een maximum?
- horeca: waar zijn de maximum vloeroppervlakten vermeld? Waar komt deze horeca?

*En dit B-BW  
Vul plan 2!*

Concept-Bestemmingsplan

Opmerkingen

d.d. 6-7-2000

**Algemeen:**

- A. - Wat is de status van deze avond?  
 - Wat is het verdere verloop van de bestemmingsplan procedure en wat is de tijdsplanning hiervan?  
 - Paragraaf 8.3 is inspraak. Betreft dit het verslag van deze avond? Krijgen we dat eerst nog te zien en kunnen we daar dan nog commentaar opleveren? Zo ja, wanneer?
- B. - Er ontbreken diverse onderdelen: - 7: planvoorschriften  
 - 8.1 financiële haalbaarheid  
 - 8.2 beheer en exploitatie  
 - 8.3 zie boven  
 - 8.4 Art. 10-overleg
- Hoe worden deze onderdelen in de inspraak betrokken?
- C. Geldt in het gebied het UAP, zo ja, heeft dit de status van een bestemmingsplan? Zo nee, wat geldt dan, zo ja wat zijn de gevolgen?
- D. Waarom wordt er geen lijst en een gedetailleerd plan (zoals in de binnenstad) met schepen die in het nieuwe plan terugkomen bij het bestemmingsplan gevoegd? Tot op heden is zeer onduidelijk of het mogelijk is dat alle schepen ook werkelijk in het bestemde gebied passen. Er worden namelijk nog plaatsen aan de zuid en de noordzijde opgeofferd. Ook moet met de planning van de ligplaatsen rekening gehouden worden met de ruimte die schepen nodig hebben om te manoeuvreren. Tevens vereisen de verschillende typen schepen een verschillende wijze van afmeren. Tenslotte zal er nog 80 meter ruimte benut worden voor steigers voor recreatieschepen. (zie art. 6 lid 4)
- E. In hoeverre is het mogelijk dat vooruitlopend op de bestemmingsplansprocedure de Westerdoksdijk verlegd wordt, zodat met de definitieve inrichting begonnen kan worden? De bewoners zijn ook niet geïnformeerd.

**Art. 1:**

Begripsbepaling: definitie schark ontbreekt. BBA spreekt ook van woonvaartuigen. (zie lijst van 22-3-'00)

**Art. 3:**

lid 3: maximale bouwhoogte is inmiddels toegenomen tot 37,5 m. vanaf het niveau van de Westerdoksdijk, die ook al opgehoogd wordt. Dit was in het vorige bestemmingsplan 25 m. Waarom dit verschil?

Ook is het bebouwingspercentage toegenomen van 55 naar 100%. Waarom is dat?

Waarom geldt voor woonschepen een parkeernorm van 0,7?

**Art. 5:**

Sierwater? Staat niet in de begripsbepaling. Waar komt het?

**Art 6:**

lid 1: Woonarken en scharken ontbreken. Er wordt niet gesproken van ligplaatsen zonder steigers, houdt dit in dat elk schip een steiger krijgt?

Wij maken ernstig bezwaar tegen het opheffen van ligplaatsen aan de zuid zijde van het Westerdok. Tot op heden is namelijk niet aangetoond dat de schepen die hier weg moeten ook een plek in het Westerdok kunnen krijgen, aangezien goede gedetailleerde plannen nooit zijn gemaakt.

(1)

