

Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

toelichting



Colofon

Opdrachtnemer

RVE Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn

NL.IMRO.0363.E1601BPGST-VG02

Datum

28 november 2018

Planstatus

bestemmingsplan voor vaststelling

INHOUD

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Crisis- en herstelwet	6
1.3	Leeswijzer	6
HOOFDSTUK 2	PLANKADER	7
2.1	Ligging en begrenzing	7
2.2	Doelstelling	8
2.3	Geldend planologisch kader	8
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Beleid waterschap	16
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.5	Stadsdeelbeleid	21
HOOFDSTUK 4	HET RUIMTELIJK KADER	22
4.1	Omvang en locatie parkeergarage	22
4.2	De locatie van de in- en uitrit	23
4.3	Toegangen parkeergarage voor voetgangers	24
4.4	Ventilatievoorzieningen	28
4.5	Veiligheid	30
HOOFDSTUK 5	MER / MER-(BEOORDELINGS)PLICHT	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Vormvrije MER-beoordeling	31
HOOFDSTUK 6	VERKEER EN PARKEREN	33
6.1	Verkeersonderzoek	33
6.2	Opheffen parkeerplaatsen en de verbetering van de openbare ruimte	36
HOOFDSTUK 7	GELUID	40
7.1	Inleiding	40
7.2	Resultaten onderzoek	40
HOOFDSTUK 8	LUCHTKWALITEIT	41
8.1	Inleiding	41
8.2	Resultaten onderzoek	41
8.3	Besluit gevoelige bestemmingen	42
8.4	Beleid gemeente Amsterdam	42
HOOFDSTUK 9	BODEM	43
9.1	Inleiding	43
9.2	Resultaten onderzoek	43
HOOFDSTUK 10	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	44
10.1	Inleiding	44
10.2	Cultuurhistorie	44
10.3	Archeologie	45

HOOFDSTUK 11	BEZONNING	43
HOOFDSTUK 12	EXTERNE VEILIGHEID	44
12.1	Externe veiligheid inrichtingen	44
12.2	Externe veiligheid transport	44
HOOFDSTUK 13	LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (LIB)	45
13.1	Inleiding	45
13.2	Toets aan het LIB	45
HOOFDSTUK 14	NATUUR EN LANDSCHAP	46
14.1	Inleiding	46
14.2	Resultaten onderzoek	46
14.3	Monumentale bomen	47
14.4	Bomen	51
HOOFDSTUK 15	WATER	55
15.1	Inleiding	55
15.2	Keur Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) 2011	55
15.3	Beschrijving huidige watersysteem	55
15.4	Effecten van de Singelgrachtgarage Marnix op de wateraspecten	56
15.5	Ligplaatsen vaartuigen	58
HOOFDSTUK 16	LADDER VAN DUURZAME VERSTEDELIJKING	61
16.1	Inleiding	61
16.2	Ladder van duurzame verstedelijking.	61
HOOFDSTUK 17	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	62
HOOFDSTUK 18	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	68
HOOFDSTUK 19	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	69
19.1	Planvorming vanaf 2009 tot nu	69
19.2	Vooroverleg	70
19.3	Inspraak	70
19.4	Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan	72

BIJLAGEN bij de toelichting

Onderzoeken verkeer, lucht en geluid

1. Verkeersonderzoek actualisatie Singelgrachtgarage Marnix, gemeente Amsterdam, Rapportnummer 150309, 5 april 2016
2. Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, reconstructie onderzoek en onderzoek geluidsbelasting entree, M+P Raadgevende Ingenieurs B.V., 23 februari 2016
3. Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, onderzoek luchtkwaliteit, M+P Raadgevende Ingenieurs B.V., 7 april 2016;
4. Luchtkwaliteitsonderzoek ventilatievoorziening Singelgrachtgarage Marnix, Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V., 1 november 2013
5. Toelichting reikwijdte onderzoek CFD & brandveiligheid, Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V., 24 juni 2013;
6. Verslag Centrale Verkeerscommissie Amsterdam, 27 augustus 2013

Onderzoeken ecologie, archeologie

7. Boomonderzoek Singelgrachtgarage Marnix, Bureau Groenadvies B.V, 22 februari 2017
8. Actualisatie flora en fauna Singelgrachtgarage Marnix, toetsing in het kader van de natuurwetgeving 2016, Bureau Waardenburg, 2 februari 2017
9. Archeologisch Bureauonderzoek, Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam, juni 2011
10. Brief gemeente Amsterdam Bureau Monumenten en Archeologie over archeologische vrijgave grachtbodem, 30 oktober 2013

Onderzoeken water, bodem

11. Brief instemming Waternet met bouwen onder de Singelgracht, d.d. 8 mei 2012
12. Verkennend (water)bodemonderzoek Singelgracht, Oranjewoud, 6 december 2013
13. Notitie Aantal parkeerlagen Singelgrachtgarage Marnix, Ingenieursbureau gemeente Amsterdam, 20 augustus 2014
14. Wateradvies Marnixgarage, Ingenieursbureau Amsterdam, 15 maart 2016 (definitief gemaakt 23 februari 2017)

Overig

15. Singelgrachtgarage Marnix, Analyse, visie en criteria op de inpassing van de voetgangersentrees en ventilatievoorziening, gemeente Amsterdam, 16 januari 2014
16. TAC adviezen 17 februari 2012 en 28 juni 2012
17. Risico analyse planschade, Van Riezen & Partners, 27 februari 2017
18. Schaduwstudie Singelgrachtgarage Marnix, Van Riezen & Partners, juni 2016
19. Beschrijving voorgeschiedenis planvorming van 2009 tot nu.
20. Tussenuitspraak / bestuurlijke lus Raad van State, 19 september 2018

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op dinsdag 26 januari 2010 heeft de deelraad van het toenmalig stadsdeel Westerpark (vanaf nu Stadsdeel West genoemd) het Integraal Programma van Eisen (IPvE) vastgesteld, dat uitgaat van de aanleg van een parkeergarage onder de Singelgracht. Op donderdag 28 januari 2010 heeft ook de deelraad van stadsdeel Centrum het IPvE vastgesteld.

Het plan voor de garage is een gezamenlijk project van Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West. In beide stadsdelen is de bouw van een ondergrondse parkeergarage een ambitie in het programma-akkoord van 2006. Aan beide raadsbesluiten zijn enkele jaren van haalbaarheidsonderzoeken, diverse tussennota's en veel overleg met omwonenden en andere belanghebbenden vooraf gegaan. De garage is voornamelijk bestemd voor de vergunninghouders (bewoners en ondernemers) en een klein deel bezoekers en heeft als hoofddoel om parkeerplekken bovengronds te verplaatsen naar een ondergrondse garage. De Stadsdelen willen buurten en straten, autoluwer, veiliger en schoner maken. Daarbij is meer groen, meer ruimte voor voetgangers, kinderen en fietsers en een wandelboulevard langs de Singelgracht het uitgangspunt. Dit uitgangspunt is sinds 2006 niet meer gewijzigd.

In 2010 is op initiatief van bewoners een raadplegend referendum gehouden. De deelraad van West heeft in juli 2010 besloten naar aanleiding van de meerderheid van stemmen van het referendum Singelgrachtgarage Marnix het besluit van januari 2010 te handhaven. Nadien heeft in 2013 besluitvorming over de financiering van het project plaatsgevonden.

In februari 2014 is het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. De zienswijzen die tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend hebben aanleiding gegeven het plan op onderdelen aan te passen. Het bestemmingsplan is met deze aanpassingen in september 2014 afgerond voor bestuurlijke behandeling, maar niet ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De afspraken zoals gemaakt in het Programma-akkoord (2014) van het nieuwe college van Burgemeester en Wethouders zijn aanleiding geweest om de financiële onderbouwing nader tegen het licht te houden en het bestemmingsplanproces tijdelijk stil te leggen. In 2015 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de beleidsmatige wens tot het bouwen van de Singelgrachtgarage Marnix nogmaals bevestigd in de "Uitvoeringsagenda Mobiliteit".

Inmiddels is overeenstemming over de financiële onderbouwing, waardoor het bestemmingsplanproces weer wordt opgestart. Door het college van B&W van Amsterdam is op 5 juli 2016 het "Overdrachtsbesluit Singelgrachtgarage Marnix" genomen, waarin is bepaald dat het project niet langer een stadsdeelproject is, maar een zogenaamd "grootstedelijk" project. Tevens is met het overdrachtsbesluit de herstart van het project gemarkeerd.

Het ontwerpbestemmingsplan is opnieuw ter visie gelegd waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om zienswijzen in te dienen. De uitgangspunten voor de parkeergarage blijven ten opzichte van de situatie in september 2014 ongewijzigd als het gaat om de omvang van de parkeergarage, het aantal parkeerplaatsen, de ligging van de in- en uitrit, de omvang en ligging van de voetgangersentrees, etc. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan dat in 2014 ter inzage heeft gelegen zijn op hoofdlijnen de volgende punten aangepast: het aantal en de omvang van de gebouwde entreevoorzieningen voor voetgangers is verkleind, de zoeklocatie van de in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen is verkleind en er is onderscheid gemaakt tussen een bovengronds deel en een ondergronds deel, de minimale en maximale bouwdiepte van de garage is vastgelegd en de wandelpromenade langs de Nassaukade is bestemd als groen.

Het bestemmingsplan is op 27 september 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. Tegen het vastgestelde bestemmingsplan is beroep aangetekend. Op 19 september 2018 heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan, waarbij is bepaald dat via een zogenaamde bestuurlijke lus het bestemmingsplan moet worden aangepast waarbij in de planregels moet worden geborgd dat de bomenrij aan de Nassaukade niet gekapt of verplaatst mag worden vanwege de bouw van de parkeergarage. In de voorliggende versie van het bestemmingsplan wordt hierin voorzien. Zie in dat kader hoofdstuk 14.

1.2 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

Het project Singelgrachtgarage Marnix is geen project als bedoeld in bijlage I alsmede is het niet opgenomen als project als bedoeld in bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Op grond van het voorgaande valt het voorliggende bestemmingsplan niet onder de werking van de Crisis- en herstelwet.

1.3 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk is aangegeven waar het plangebied ligt en welk planologisch kader nu geldt. Het beleidskader van de verschillende overheden is beschreven in hoofdstuk 3. Het project is beschreven in hoofdstuk 4. In de hoofdstukken 5 t/m 16 is het project getoetst op diverse omgevingsaspecten. In hoofdstuk 17 is de juridische planregeling toegelicht. In hoofdstuk 18 is ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 18 wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

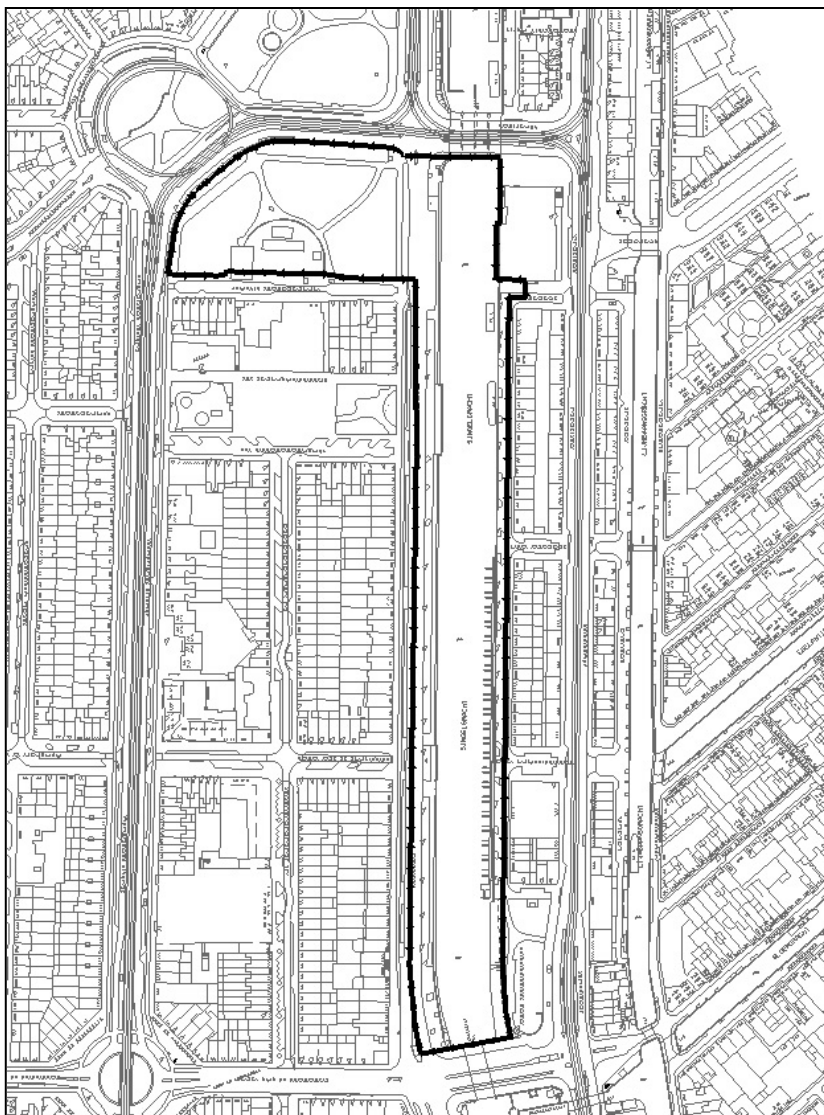
HOOFDSTUK 2 PLANKADER

2.1 Ligging en begrenzing

De grenzen van het bestemmingsplan zijn afgestemd op het gebied waar de parkeergarage met de bijbehorende in- en uitrit wordt gerealiseerd. De grenzen van het nieuwe bestemmingsplan zijn als volgt:

- zuidzijde: de brug van de Tweede Hugo de Grootstraat;
- oostzijde: het midden van de Marnixkade (het Marnixbad ligt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan)
- noordzijde: de brug van het Marnixplein
- westzijde: Frederik Hendrikplantsoen, midden van de Nassaukade.

Op de afbeelding zijn de grenzen van het voorliggende bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix weergegeven.



Afbeelding: grenzen van het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix op de topografische ondergrond.

2.2 Doelstelling

Doel van het nu voorliggende bestemmingsplan is het bieden van een juridisch planologisch kader voor de aanleg van de parkeergarage onder de Singelgracht. De parkeergarage kan niet worden gerealiseerd binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

2.3 Geldend planologisch kader

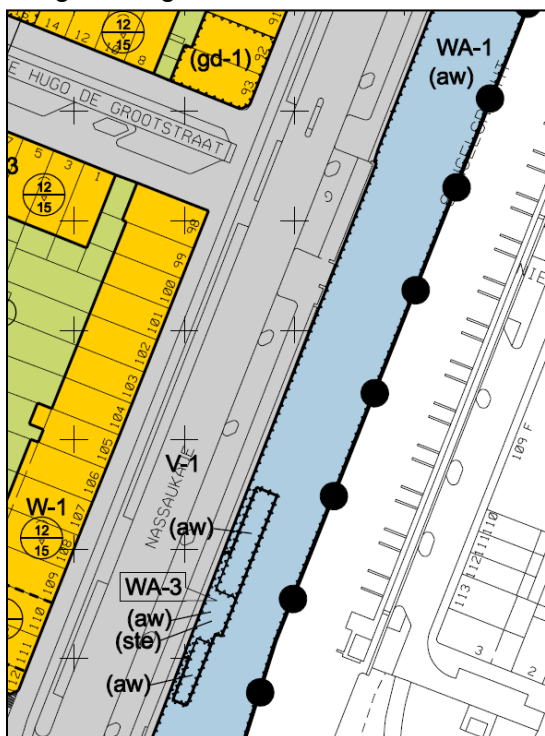
Ter plaatse van het plangebied golden voor de vaststelling van het nu voorliggende bestemmingsplan drie bestemmingsplannen:

- a. Westerpark Zuid (2008);
- b. Westelijke Binnenstad (2013) en;
- c. Jordaan 1999.

Ad. a Westerpark Zuid

Het bestemmingsplan Westerpark Zuid is op 18 november 2008 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel West vastgesteld en op 7 juli 2009 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland.

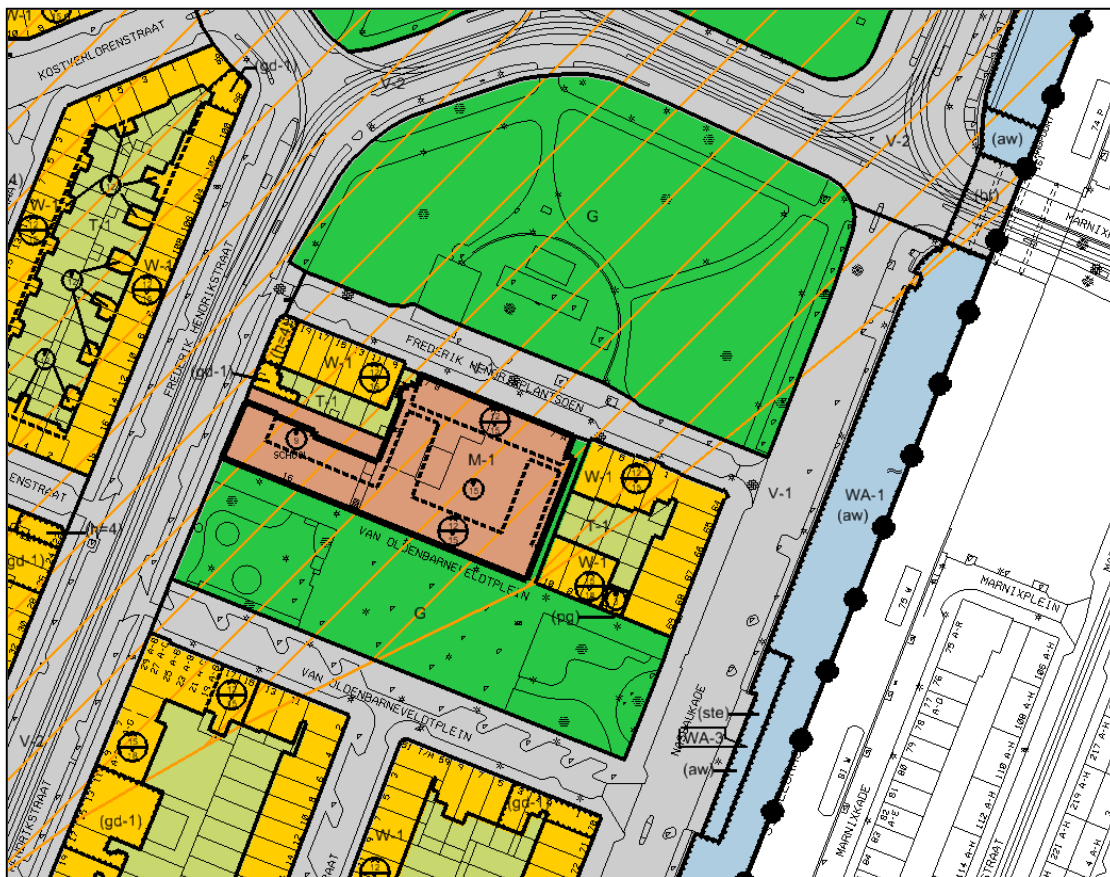
De grens van het bestemmingsplan Westerpark Zuid ligt in het midden van de Singelgracht. Het grootste deel van het water voor zover dat ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Westerpark Zuid is bestemd als “Water-1” (water zonder woonboten). Naast water zijn oevervoorzieningen en waterstaatkundige werken toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding “steiger” zijn ook steigers toegestaan. Aan de zijde van de Nassaukade zijn op enkele plekken ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toegestaan. Deze plekken zijn bestemd als “Water-3” (water met passagiersvaartuigen). Naast water zijn oevervoorzieningen, waterstaatkundige werken en ligplaatsen voor passagiersvaartuigen met bijbehorende bergingen en nevenruimten toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding “steiger” zijn ook steigers toegestaan.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan Westerpark Zuid.

Het hele water, voor zover dat ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Westerpark Zuid – dus de westelijke helft van de Singelgracht) is voorzien van de aanduiding “archeologische waarde” (aw). In de regels is hiervoor een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Voor het uitvoeren van groundbewerkingen met een oppervlak van meer dan 500 m² of het aanbrengen van kabels en leidingen op een diepte van 3 meter of meer geldt een vergunningplicht. Deze verplichting geldt niet als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat er een lage archeologische verwachting is. Indien de vergunning nodig is, kunnen er voorschriften aan worden verboden: de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden, de verplichting tot het doen van opgravingen of de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Het Frederik Hendrikplantsoen is bestemd als “Groen” (G). Naast groenvoorzieningen zijn ook speelvoorzieningen, fiets- en voetpaden, oevervoorzieningen, water en kunstuitingen toegestaan. Op de uitsnede van de planverbeelding is dit weergegeven.



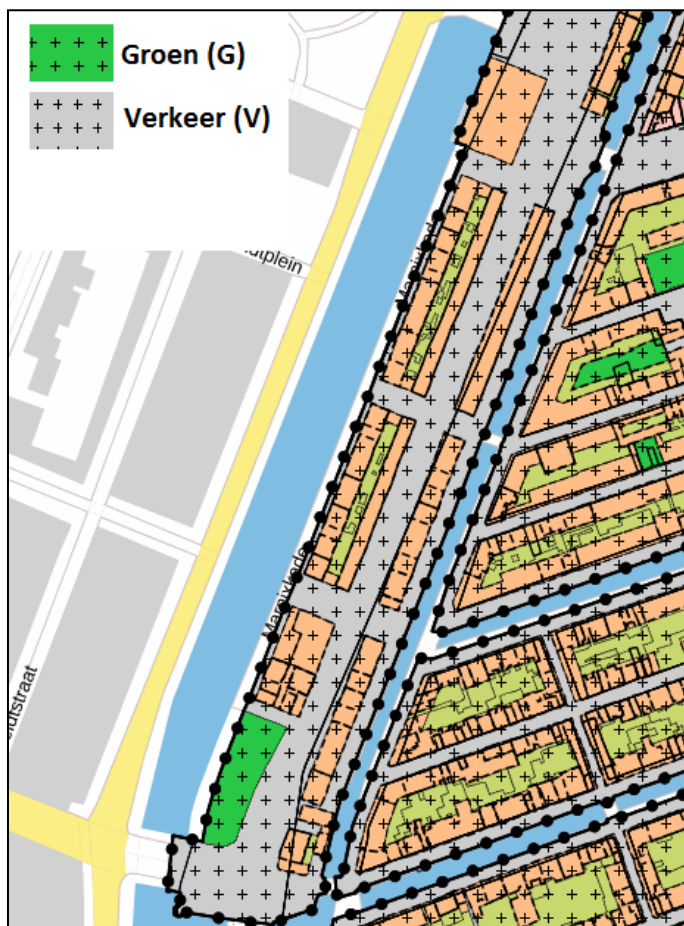
Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan Westerpark Zuid – gedeelte Frederik Hendrikplantsoen

De Nassaukade alsmede het verkeersdeel van het Frederik Hendrikplantsoen zijn bestemd als “Verkeer-1”. Ter plaatse zijn de volgende functies toegestaan: verkeersareaal, ongebouwde parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, oevervoorzieningen, water, in- en uitritten van parkeergarages.

Het realiseren van een ondergrondse parkeergarage met bijbehorende technische ruimten onder de Singelgracht en in- en uitritten in het Frederik Hendrikplantsoen is niet toegestaan op grond van de bepalingen van het bestemmingsplan Westerpark Zuid.

Ad. b Westelijke Binnenstad (2013)

Op 7 februari 2013 is het bestemmingsplan “Westelijke Binnenstad” vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De grens van dit bestemmingsplan ligt op het midden van de Marnixkade. De Marnixkade is bestemd als “Verkeer” (grijs op onderstaande afbeelding). Het verkeersareaal van de Marnixkade blijft in omvang gelijk, zodat de grens van het nieuwe bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix op deze grens aansluit. Alleen aan het Marnixplein, naast het Marnixbad, wordt een klein stukje van het bestemmingsplan Westelijke Binnenstad vervangen, omdat daar één van de voetgangersentrees is geprojecteerd. Deze entree is op basis van het bestemmingsplan Westelijke Binnenstad niet toegestaan.



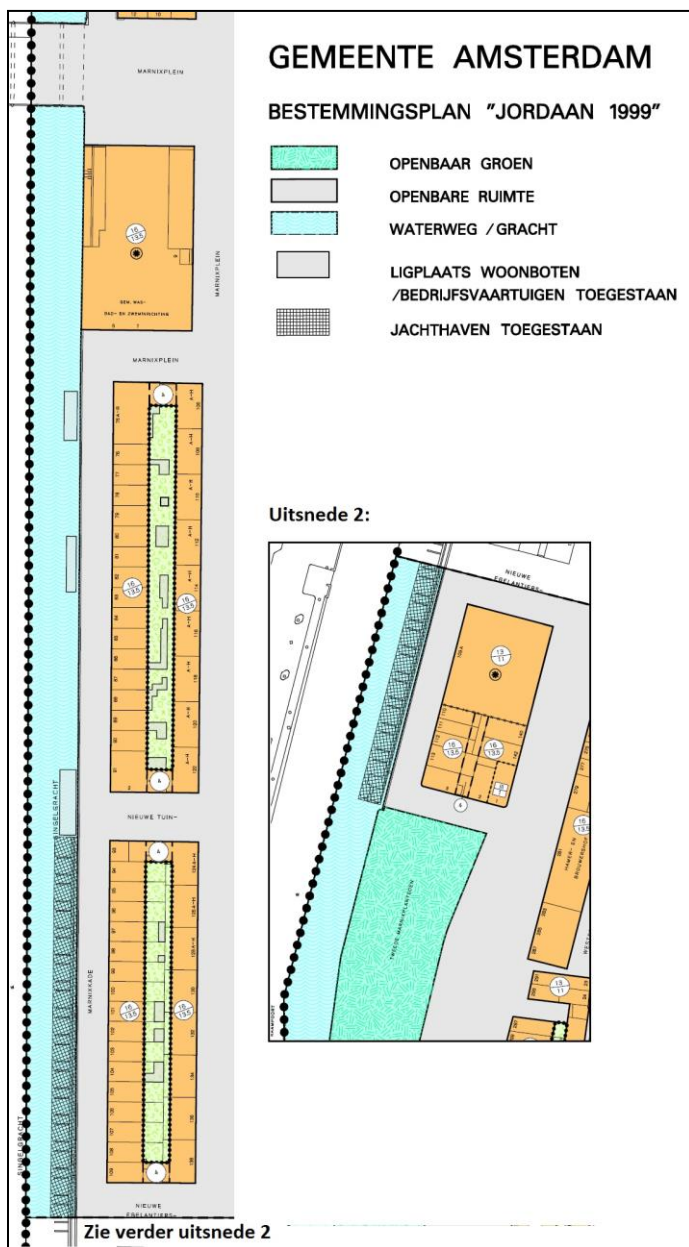
Afbeelding: uitsnede planverbeelding
bestemmingsplan Binnenstad 2013 (bron:
www.ruimtelijkeplannen.nl)

Ad. c Jordaan 1999

Bij het vaststellen van de grenzen van het bestemmingsplan Westelijke Binnenstad (2013) is blijkens de plantoelichting rekening gehouden met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix. Hierdoor is de grens van het bestemmingsplan Westelijke Binnenstad gelegd in het midden van de Marnixkade. Daardoor is (tot de vaststelling van het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix) het bestemmingsplan Jordaan 1999 van toepassing voor (de helft van) de Singelgracht en de helft van de Marnixkade.

Het bestemmingsplan Jordaan 1999 is op 3 november 1999 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en op 20 juli 2000 (gedeeltelijk) goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (GS). De regeling voor tuinen en erven is van goedkeuring onthouden. Om dit te repareren is op 14 november 2001 een 1^e herziening vastgesteld die op 25 juni 2002 is goedgekeurd door GS.

Het water van de Singelgracht is bestemd als "Waterweg / gracht". Aan de Marnixkade zijn op grond van het geldende bestemmingsplan op drie plekken ligplaatsen voor woonboten of bedrijfsvaartuigen toegestaan. In de planregels zijn voor deze vaartuigen geen maximale afmetingen opgenomen. In het water tegenover Marnixkade 93-113 is een jachthaven toegestaan, waarbij aanmeerplaatsen voor pleziervaartuigen mogen worden gerealiseerd. Op de uitsnede van de planverbeelding is één en ander weergegeven.



Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan Jordaan 1999

Steigers zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "jachthaven toegestaan" met een maximale bouwhoogte van 2 meter.

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het wijzigen van de bestemming, om onder het water een parkeergarage voor auto's en/of fietsen te bouwen. In artikel 9 van de voorschriften zijn de criteria opgenomen voor het wijzigen van de bestemming.

- beschermd stadsgezicht: het wijzigen van de bestemming mag niet tot gevolg hebben dat de karakteristiek van het stadsbeeld in onevenredige mate wordt aangetast en/of aan de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied in onevenredige mate afbreuk wordt gedaan.

- het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen kan inhouden dat het leefmilieu, met name in specifieke woongebieden wordt aangetast door bijvoorbeeld de uitstoot van schadelijke stoffen en lawaai. Het gemeentebestuur streeft naar een evenwicht tussen het weer leefbaar maken van de straat en het aantal verkeersbewegingen van en naar de in die straat gevestigde voorzieningen.
- De omvang van een gebouwde parkeervoorziening en het daaruit voortvloeiende aantal verkeersbewegingen dienen inpasbaar te zijn wat betreft aard, functie en capaciteit van het direct toeleidende wegennet. Zo moet bekend zijn in welke mate de verkeersdruk toeneemt als gevolg van de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Gebouwde parkeervoorzieningen mogen er niet toe leiden dat een vrije verkeersdoorstroming wordt belemmerd.

In artikel 9 zijn nog andere bepalingen opgenomen voor parkeervoorzieningen, maar deze hebben uitsluitend betrekking op parkeervoorzieningen die in geval van (sloop)nieuwbouw in woonpanden worden gerealiseerd.

Conclusie

Het realiseren van een ondergrondse parkeergarage in het water van de Singelgracht is op grond van het bestemmingsplan Jordaan 1999 mogelijk na wijziging van het bestemmingsplan. Deze wijzigingsbevoegdheid geldt echter slechts voor de oostelijke helft van de gracht. Op basis van het bestemmingsplan Westerpark Zuid dat voor de westelijke helft van de gracht van toepassing is, is een ondergrondse parkeergarage onder het water niet mogelijk. Om die reden is het nodig om voor de nieuwe parkeergarage onder de gehele gracht een nieuw bestemmingsplan op te stellen, dat nu voorligt.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

Unesco

De zeventiende-eeuwse grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van het bewustzijn, het begrip en de waardering van de wereldgemeenschap voor dit 400 jaar oude waardevolle culturele, architectonische en stedenbouwkundige erfgoed. Tevens is dit een erkenning dat Amsterdam (gemeente en stadsdeel, maar ook eigenaren, ondernemers en bewoners) de grachtengordel op een goede manier in stand houdt en beschermt.

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat is geplaatst op de lijst. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De "Universal Value" van de property mag niet worden bedreigd. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermd stadsgezicht. De Marnixkade en de oostelijke helft van de Singelgracht liggen in de bufferzone. De Nassaukade en de westelijke helft van de Singelgracht liggen buiten de bufferzone. Op de onderstaande afbeelding is dit weergegeven.



Afbeelding: ligging kernzone en bufferzone van het tot werelderfgoed aangewezen deel van de binnenstad van Amsterdam.

In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam zijn aanvullende bepalingen opgenomen om de waarden van de grachtengordel te beschermen. Dit ziet onder meer op het beperken van hoogbouw. Dit is bij de Singelgrachtgarage Marnix niet aan de orde.

Beschermd stadsgezicht

Bij besluit nr. U99/583, d.d. 29 januari 1999 is de binnenstad van Amsterdam aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. Het aanwijzingsbesluit is onherroepelijk geworden op 24 januari 2003. De aanwijzing maakt het noodzakelijk dat in nieuwe bestemmingsplannen regels worden opgenomen ter bescherming en versterking van de aanwezige cultuurhistorische waarden. In het plangebied kunnen de volgende cultuurhistorische waarden worden benoemd:

- het water van de Nassaukade is voor een deel een restant van de oude, vroeg-17de-eeuwse Singelgracht en markeert daarmee de grens tussen het centrum en de 19de-eeuwse stadsuitbreiding in het lanenkwartier aan de westzijde van de stad. Het open karakter en de forse maat van het water zijn een reminiscentie aan de oude functie van stadsgrens.
- bij de kanalisering van de Singelgracht in de jaren '70 van de 19de eeuw is de oude singel omgevormd tot een bevaarbare verbinding tussen het Westerkanaal en de grachten van de westelijke binnenstad. De Marnixkade kreeg daarbij een 'klassiek grachtenprofiel' met een gemetselde kademuur een beplanting met lepen. De overzijde kreeg een met keien belegd talud en een wandelpad met Platanen. Deze verschillende behandeling van de west- en de oostzijde benadrukt het verschil tussen een 'stadskant' en een 'polderkant'.

Vanuit het Beschermd Stadsgezicht gezien moet terughoudend worden omgegaan met bebouwing in het water van de Singelgracht aan de zijde van de Marnixkade. Ondanks de voorkeur voor entreevoorzieningen op de kade is er, met instemming van de Commissie Welstand en Monumenten, ervoor gekozen om twee kleine entreevoorzieningen in de vorm van open trappen in het water naast de Marnixkade te positioneren. Het verslag van de Commissie Welstand en Monumenten zegt hierover *"Omdat hier sprake is van een specifieke situatie, namelijk een rommelige jachthaven met bestaande steigers en een laagwaardig hek aan de kade, met een zeer negatieve invloed op de openbare ruimte, kan onder voorwaarden een uitzondering worden gemaakt. Daarbij wordt expliciet als voorwaarde gesteld dat de situatie rond de jachthaven verbetert en de openbare ruimte aan de Marnixkade opgewaardeerd wordt. Bovendien moet het uitgangspunt zijn dat de toegangsdeuren onder waterniveau worden gerealiseerd, zoals nu voorgesteld en de beoogde hoge kwaliteit daadwerkelijk wordt waargemaakt. De grote voorkeur van de commissie gaat uit naar een situatie waarbij de steiger voor de jachthaven op een dusdanige afstand van de kade wordt gelegd dat deze zonder hek kan worden uitgevoerd."* De entreevoorzieningen hebben door de positionering en de omvang geen significante invloed op de zichtlijnen vanuit de binnenstad. Evenmin wordt de historische bebouwing en de historisch-ruimtelijke structuur van het beschermde stadsgezicht door de positie van de entreevoorzieningen aan de Nassaukade aangetast.

Dat wat ten aanzien van het Beschermd stadsgezicht geldt, geldt in sterkere mate voor de aanwijzing van de 17e eeuwse grachtengordel tot UNESCO werelderfgoed. Daarbij is van belang dat de entrees niet zijn gelegen in de kernzone, maar op aanzienlijke afstand daarvan. Alleen de voetgangersentrees aan de Marnixkade liggen (net) binnen de bufferzone, de entrees aan de zijde van de Nassaukade liggen buiten de bufferzone.

Het deel van het plangebied dat onderdeel is van het Beschermd Stadsgezicht is op de verbeelding voorzien van de dubbelbestemming "Waarde – cultuurhistorie". Daarmee is aangesloten op de regeling in het direct aangrenzende bestemmingsplan "Westelijke binnenstad".

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure. In het kader van dit bestemmingsplan is een waterparagraaf opgesteld die door de waterbeheerder (Waternet) is getoetst. Zie hiervoor hoofdstuk 15.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de Structuurvisie is het ruimtelijk beleid op Rijksniveau vastgelegd. De nationale belangen uit de Structuurvisie die juridische borging vragen, zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De nationale belangen hebben ondermeer betrekking op de kustverdediging, de Waddenzee, ecologische hoofdstructuur en Rijkswegen. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op de voorgenomen bouw van de parkeergarage.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de bouw van een parkeergarage in stedelijk water en treft daarmee geen landelijke belangen.

3.2 Provinciaal beleid

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale ruimtelijke verordening (PRV) zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en nadien gedeeltelijk herzien. In de verordening zijn, net als in de geldende provinciale verordening regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het “Bestaand Stedelijk Gebied” (BSG). De Singelgracht ligt in het bestaand stedelijk gebied zoals benoemd in de verordening. Het bestemmingsplan staat geen realisatie van kantoren- en bedrijventerreinen of grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de Structuurvisie.

3.3 Beleid waterschap

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het “Waterbeheerplan 2016-2021”, dat door het Algemeen Bestuur van Waterschap Amstel Gooi en Vecht op 8 oktober 2015 is vastgesteld. Het waterschap heeft de zorg voor het regionale watersysteem en streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Daarnaast draagt het waterschap op het gebied van recreatie, landschap en cultuurhistorie bij aan verbetering van de beleving van het water. In het Waterbeheerplan 2016-2021 legt het waterschap vast hoe het invulling geeft aan de zorg voor deze taken voor de komende zes jaar. Voor de komende periode heeft het waterschap per thema een aantal stippen aan de horizon gezet: de wensbeelden voor 2030. Deze ambitie voor de lange termijn is vervolgens vertaald naar concrete doelen voor de planperiode en een aanpak op hoofdlijnen.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van het realiseren van een parkeergarage onder bestaand stedelijk water. In het kader van de watertoets is uitgebreid overleg gevoerd met de waterbeheerder. Zie in dat kader hoofdstuk 15 (Water) van deze plantoelichting.

3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, ‘Economisch sterk en duurzaam’

De Structuurvisie is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. In de Structuurvisie is aangegeven dat er wordt gestreefd om waar mogelijk straten te herinrichten ten gunste van verblijfsruimte en voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De mate waarin dat mogelijk is, staat of valt met het kunnen bieden van alternatieve parkeervoorzieningen voor auto’s onder de grond, in gebouwen of op afstand, zoals parkeergarages in de Singelgrachtzone. Het realiseren van een parkeergarage onder de Singelgracht past binnen de kaders van de Structuurvisie.

Het Frederik Hendrikplantsoen is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en daarin aangewezen als “stadspark”. In het kader van het op 17 december 2013 door het dagelijks bestuur van stadsdeel West vastgestelde “Definitief ontwerp Herinrichting Frederik Hendrikplantsoen”, waar de plek van de entree van de parkeergarage in is meegenomen, is een advies gevraagd van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). De TAC heeft aangegeven dat het Voorlopige Ontwerp inpasbaar is in de hoofdgroenstructuur (pré-advies d.d. 17 februari 2012 en advies 28 juni 2012). Daarbij is aangegeven dat voor wat betreft de entree van de parkeergarage de detaillering de kwaliteit voor de inpasbaarheid zal bepalen. De in- en uitrit is ook weer opgenomen in het “Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikbuurt” dat op 9 september 2014 door het dagelijks bestuur van stadsdeel West is vastgesteld (zie hoofdstuk 6) .

Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Door de gemeenteraad van Amsterdam is op 30 september 2015 de “Uitvoeringsagenda Mobiliteit” vastgesteld. In de uitvoeringsagenda zijn maatregelen opgenomen over de wijze waarop groeiend Amsterdam bereikbaar gehouden kan worden met een aantrekkelijke openbare ruimte. Bereikbaarheid betekent dat alle soorten en typen reizigers goede mogelijkheden hebben om én de stad te bereiken én zich veilig en snel door de stad te verplaatsen. Te voet, met de fiets, het OV of de auto, afhankelijk van het reisdoel en de bestemming. Aantrekkelijke openbare ruimte betekent voldoende aantrekkelijke straten en pleinen waar bewoners en bezoekers graag verblijven, waar ondernemers zich willen vestigen, waar weinig hinder is van verkeerslawaai en waar de lucht gezond is.

In de Uitvoeringsagenda is uitgegaan van de bouw van de al geplande Singelgrachtgarage Marnix met 800 plekken ("maatregel 11"). In de uitvoeringsagenda is aangegeven dat door de bouw van de garage meer ruimte wordt gerealiseerd om prettig te kunnen lopen, winkelen en verblijven in de Westerstraat en Lindengracht en de openbare ruimte in de Frederik Hendrikbuurt verbetert. Door op deze wijze een impuls te geven aan een specifieke straat of gebied, wordt het hoogste maatschappelijk rendement uit de bouw van de garage behaald. De noordelijke Jordaan rondom de Westerstraat en de Lindengracht is al een levendige buurt met bekende markten, veel winkels en horeca. Door de toename van bezoekers komt de openbare ruimte hier steeds meer onder druk te staan. Op de Westerstraat en de Lindengracht is echter elk hoekje en gaatje gevuld met parkeerplekken. De Negen Straatjes, Heren- en Prinsenstraat en de Utrechtsestraat laten zien dat een autoluwere inrichting van de straat een enorme impuls kan geven aan zowel de kwaliteiten van de openbare ruimte als de economische kracht van een straat. Door de Westerstraat en de Lindengracht anders in te richten en bijna alle parkeerplekken te schrappen, wordt meer ruimte gecreëerd om prettig te kunnen lopen, winkelen en verblijven. De noordelijke Jordaan heeft te maken met een hoge parkeerdruk, waardoor ervoor is gekozen om de parkeerplaatsen niet op te heffen maar te verplaatsen naar de Singelgrachtgarage Marnix. Van de 800 parkeerplekken in de Singelgrachtgarage Marnix worden 400 plekken ingezet voor verbetering van de openbare ruimte in stadsdeel Centrum en 400 voor verbetering van de openbare ruimte in stadsdeel West.

Geconcludeerd kan worden dat de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix past binnen het beleidskader van Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015).

Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgracht (2003)

De Nota Ruimtelijke randvoorwaarden Singelgracht (hierna: Nota) is op 11 november 2003 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota is een aantal uitgangspunten voor de gehele Singelgrachtzone opgenomen:

- het gebruik van de buitenring als onderdeel van het hoofdnet auto;
- het gebruik van de binnenring als autoluw gebied en onderdeel van het hoofdnet fiets;
- het handhaven van de dubbele bomenrij langs de Singelgracht;
- het verbeteren van de parkkwaliteit van plantsoenen;
- het realiseren van een stedelijke royale wandelboulevard langs de buitenring met vrij uitzicht op het water van de Singelgracht;
- behoud van het oppervlakte water.

De wandelboulevard is het element om een samenhangende kwaliteitsimpuls te geven aan de Singelgracht.

Zoals in de Nota is aangegeven wordt uitgegaan van de bouw van een aantal parkeergarages in de Singelgrachtzone. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de ontsluiting van het autoverkeer aan de buitenring-zijde moet worden gerealiseerd. De voetgangersvoorzieningen mogen niet in het Tweede Marnixplantsoen worden gebouwd. Bij de positionering van de entreevoorzieningen voor voetgangers moet rekening worden gehouden met zichtlijnen, vooral bij de zijstraten en de bruggen. Bij plaatsing van de voetgangersvoorzieningen langs of op de promenade krijgt de promenade een extra functie en dus meer betekenis, de voorzieningen moeten opgenomen worden in het stramien van de bomen. De parkeergarage waar het nu voorliggende bestemmingsplan betrekking op heeft past binnen de kaders van de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgracht en de daarin beschreven ambitie om een groene/recreatieve route langs de Singelgracht te realiseren.

In de nota is aangegeven dat het oppervlaktewater behouden moet blijven en de entreevoorzieningen dus niet in het water moeten worden gebouwd. Van dit uitgangspunt wordt in de huidige planvorming afgeweken, doordat aan de zijde van de Marnixkade twee entreevoorzieningen in de vorm van een open trap met omheining (maximaal 20 m² per

entree) in het water worden toegestaan. Met deze oplossing worden bomen gespaard op de Marnixkade, kan de kade zelf behouden blijven en is er daardoor minder risico op schade aan bestaande panden als gevolg van de bouw van de garage. Daarnaast wordt aan de zijde van het Tweede Marnixplantsoen ventilatievoorzieningen gerealiseerd die maximaal 1 meter het water insteken. In de paragrafen 3.3 en 4.2 wordt al aangegeven dat dit geen gevolgen heeft voor de wezenlijke cultuurhistorische waarden.

Ten aanzien van voetgangersentrees is in de Nota aangegeven dat rekening moet worden gehouden met zichtlijnen bij zijstraten en bruggen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn de entrees gepositioneerd in het verlengde van de zijstraten en daarmee vanuit die straten goed herkenbaar. De vormgeving van de entreevoorzieningen voor voetgangers moet conform de Nota zo minimaal en transparant mogelijk zijn. Aan de kades moeten de entreevoorzieningen worden opgenomen in het ritme van de bomen in de huidige parkeerzone. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden door de voetgangersentrees in de vorm van een gebouw te positioneren direct naast het bestaande gebouw van het Marnixbad en, aan de zijde van de Nassaukade, ter plaatse van het Van Oldenbarneveldtplein. Op die plek is de openbare ruimte het meest ruim bemeten en blokkeert een gebouw van maximaal 25 m² de zichtlijn op het water minimaal. De andere 3 voetgangersentrees worden eveneens gebouwd in de zichtlijn van de bestaande zijstraten, maar door de zeer beperkte omvang (een open trap – zonder gebouw – met een omheining) worden de zichtlijnen vrijwel niet geblokkeerd.

Parkeerplan Amsterdam (2012)

Het Parkeerplan Amsterdam is op 6 november 2012 door het college van B&W vastgesteld. In het parkeerplan is besloten om in het gehele centrumgebied (waaronder delen van Oud-West en Westerpark) in de periode tot 2020 circa 5.000 extra inpandige parkeerplaatsen te realiseren. Daarvoor zullen circa 2.600 parkeerplaatsen van straat verdwijnen. Per saldo worden conform het parkeerplan dus parkeerplaatsen toegevoegd. Daarnaast worden nieuwe parkeergarages gebouwd. In het Parkeerplan is de Singelgrachtgarage Marnix genoemd als locatie die met 800 plekken bijdraagt aan het streven om extra inpandige parkeerplaatsen te realiseren. De bouw van de Singelgrachtgarage Marnix geeft uitvoering aan het Parkeerplan. Bij de Singelgrachtgarage Marnix worden de parkeerplaatsen op straat opgeheven volgens de opheffingsnorm 1:1 (dus één plek opheffen op straat betekent één plek in de garage). Dit wijkt af van het parkeerplan waarin een netto toename van het aantal parkeerplaatsen wordt voorzien. In het Overdrachtsbesluit (juli 2016) is vastgesteld dat voor de Singelgrachtgarage Marnix van het Parkeerplan kan worden afgeweken.

Nota Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)

Op 13 juni 2013 is de Nota Mobiliteitsaanpak Amsterdam (hierna: Nota) door de gemeenteraad vastgesteld. In de Nota zijn maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de voorzieningen voor voetgangers, fietsers, auto en openbaar vervoer. In de Nota is voor wat betreft de aanpak van de parkeervoorzieningen verwezen naar het Parkeerplan Amsterdam waarbij is aangegeven dat de gemeente inzet op het verminderen van het parkeren op straat, zodat meer ruimte kan worden benut voor groen en speelvoorzieningen. In de Nota is de Nassaukade aangewezen als “plusroute”. Het beleid is erop gericht om de te realiseren parkeergarages te concentreren langs deze “plusroutes”. De bouw van de Singelgrachtgarage Marnix langs de Nassaukade geeft uitvoering aan de Nota Mobiliteitsaanpak.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (2016-2021)

Op 17 december 2015 is het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 (2016, nr. 343/1397) vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Het gemeentelijk rioleringsplan vervangt het beleid "Breed Water, plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015".

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (2016-2021) staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. De primaire doelen van de gemeentelijke watertaken zijn:

- het beschermen van de volksgezondheid;
- het bijdragen aan schoon en helder water;
- het zorgen voor droge voeten;
- het zorgen voor een goede leefomgeving.

De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle watersaspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid

Voor de Singelgrachtgarage Marnix is de grondwaterzorgplicht van belang. Deze stelt aan ontwikkelplannen de voorwaarde dat de grondwatersituatie in de bestaande omgeving niet mag verslechteren als gevolg van de ontwikkelplannen. In hoofdstuk 15 wordt hier dieper op in gegaan.

Varen in Amsterdam 2.1 en Regeling Passagiersvaart 2013

Op 2 oktober 2013 is de nota "Varen in Amsterdam 2.1" door de gemeenteraad vastgesteld. In samenhang daarmee zijn door het college van B&W op 3 september 2013 beleidsregels vastgesteld in de Regeling Passagiersvaart 2013. In de nota "Varen in Amsterdam 2.1" is onder andere het nieuwe beleid voor het varen in Amsterdam met passagiersvaartuigen gepresenteerd. Dat nieuwe beleid leidt er in ieder geval toe dat reders/rederijen die op bedrijfsmatige basis vaartuigen exploiteren voor het vervoer van passagiers over water binnen de gemeente Amsterdam vanaf 1 januari 2014 niet langer zullen kunnen beschikken over een exploitatievergunning voor onbepaalde tijd. Deze exploitatievergunningen zullen worden ingetrokken onder gelijktijdige verlening van vergunningen voor bepaalde tijd, in beginsel tot 2020. Het gaat dan steeds om passagiersvaartuigen die vallen in het segment "Bemand groot" met afmetingen groter dan 14 bij 3.75 meter en kleiner dan of gelijk aan 20.4 bij 2.5 meter. In de Singelgracht is een aantal ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. Uitgangspunt is dat deze ligplaatsen na de bouw weer terugkeren.

Verordening op het binnenwater 2010

In de Verordening op het Binnenwater 2010, zoals deze laatstelijk gewijzigd is vastgesteld d.d. 8 december 2014 door de gemeenteraad zijn regels opgenomen ten aanzien van het gebruik van het water, waaronder het gebruik van het water als ligplaats voor een woonboot. Bepaald is dat er voor een ligplaats een ligplaatsvergunning nodig is. Daarnaast zijn regels opgenomen voor passagiersvaartuigen en pleziervaartuigen. Voorliggend bestemmingsplan gaat uit van het behoud van de twee ligplaatsen voor woonschepen, de jachthaven met pleziervaartuigen alsmede het behoud van de ligplaatsen voor de passagiersvaartuigen.

Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam 2008

Op 11 april 2008 is de Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam vastgesteld door het college van B&W van Amsterdam. Daarin zijn verschillende profielen vastgesteld met elk minimale doorvaartbreedtes, vrije ruimte die beschikbaar moet zijn ten behoeve van de scheepvaart. Voor elk profiel is tevens vastgesteld tot welke afmetingen schepen zijn toegestaan in het betreffende water. Voor de Singelgracht is ter plaatse van de Singelgrachtgarage Marnix een doorvaartprofiel B vastgesteld, waarbij de minimale doorvaartbreedte 13 meter bedraagt. In de huidige situatie wordt aan deze breedte voldaan. Ook in de nieuwe situatie, waarbij de jachthaven 1,50 meter verder van de kade wordt gerealiseerd wordt aan de 13 meter voldaan. In het kader van de watertoets heeft hierover overleg plaatsgevonden met Waternet (de waterbeheerder) en Waternet heeft hiermee ingestemd, zie in dat kader hoofdstuk 15.

Watervisie Amsterdam 20140

Op 14 september 2016 is de Watervisie Amsterdam 2040 door de gemeenteraad vastgesteld. De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: "Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool".

In de Watervisie is voor wat betreft de bouw van parkeergarages in het water verwezen naar de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (zie eerder in deze paragraaf) waarin de ambitie is opgenomen om met de bouw van een aantal parkeergarages in en om de binnenstad juist in de binnenstad meer ruimte op straat in de openbare ruimte te creëren, de parkeerdruk te verminderen en daarmee ook het zicht op het water en de historische bruggen te herstellen.

Eén van de doelen van de Watervisie is het vergroten van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het water. Het verplaatsen van de parkeerplaatsen aan de waterzijde van de Nassaukade naar een ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht en het ter plaatse realiseren van een wandelpromenade langs het water past in dit kader.

3.5 Stadsdeelbeleid

Sinds het nieuwe bestuurlijk stelsel in de gemeente Amsterdam per 19 maart 2014 zijn veel beleidsbevoegdheden weggehaald bij de stadsdelen. Er is toen een overgangsperiode in de Verordening op de bestuurscommissies opgenomen van 2 jaar dus tot 19 maart 2016 om stadsdeelbeleid nog tot 19 maart 2016 te laten gelden. Na 19 maart 2016 moet er een nieuw besluit zijn genomen door het Algemeen Bestuur (AB) en dagelijks bestuur (db) over de beleidsstukken waar zij nog steeds bevoegdheden voor hebben.

Structuurplan voor groen in West

De stadsdeelraad van West heeft op 17 juli 2012 het Structuurplan voor groen in West (hierna: Plan) vastgesteld. Het Algemeen Bestuur van West heeft op 15 maart 2016 het Plan opnieuw bekrachtigd. Dit Plan bevat een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het groen in stadsdeel West. Het stadsdeel West heeft een aantal groenvoorzieningen met potentie om de enorme druk op populaire stadsparken binnen of buiten het stadsdeel op te vangen.

In het Plan is aangegeven dat voor het Frederik Hendrikplantsoen een herinrichtingsplan is gemaakt. Dit plan voor de openbare ruimte is inmiddels vastgesteld en de herinrichting is voor een deel reeds uitgevoerd. Bij de herinrichting wordt rekening gehouden met de in- en uitrit van de Singelgrachtgarage Marnix die in het plantsoen zal worden gerealiseerd.

Boortrichtlijnen 2014

De Boortrichtlijnen 2014 is op 21 januari 2014 door het dagelijks bestuur van het toenmalig stadsdeel Centrum vastgesteld. Het beleid is per 19 maart 2016 verlengd. In de Boortrichtlijnen zijn regels opgenomen voor het verbouwen en vervangen van woonboten en bedrijfsvaartuigen, waarbij ondermeer maximale afmetingen zijn vastgelegd. De Boortrichtlijnen zijn van toepassing op het grondgebied van het voormalig stadsdeel Centrum, dus de oostelijke helft van de Singelgracht. In dat kader zijn voor dit bestemmingsplan alleen de twee woonboten aan de Marnixkade relevant. Aan de Marnixkade liggen in de huidige situatie (conform het geldende bestemmingsplan) twee woonboten: één woonark en één woonvaartuig.

De maatvoering voor deze woonboten aan de Marnixkade is opgenomen in de Boortrichtlijnen 2014:

- * voor een woonvaartuig: lengte: 22.50 meter, breedte: 5.00 meter en hoogte: 2.50 meter.
- * voor een ark: lengte: 20.00 meter, breedte: 5.00 meter, hoogte: 2.50 meter.

In de planregels van het voorliggende bestemmingsplan zijn de maximale afmetingen conform de Boortrichtlijnen vastgelegd. Conform de richtlijn is daarbij bepaald dat er moet worden gemeten vanaf de waterlijn.

HOOFDSTUK 4 HET RUIMTELIJK KADER

4.1 Omvang en locatie parkeergarage

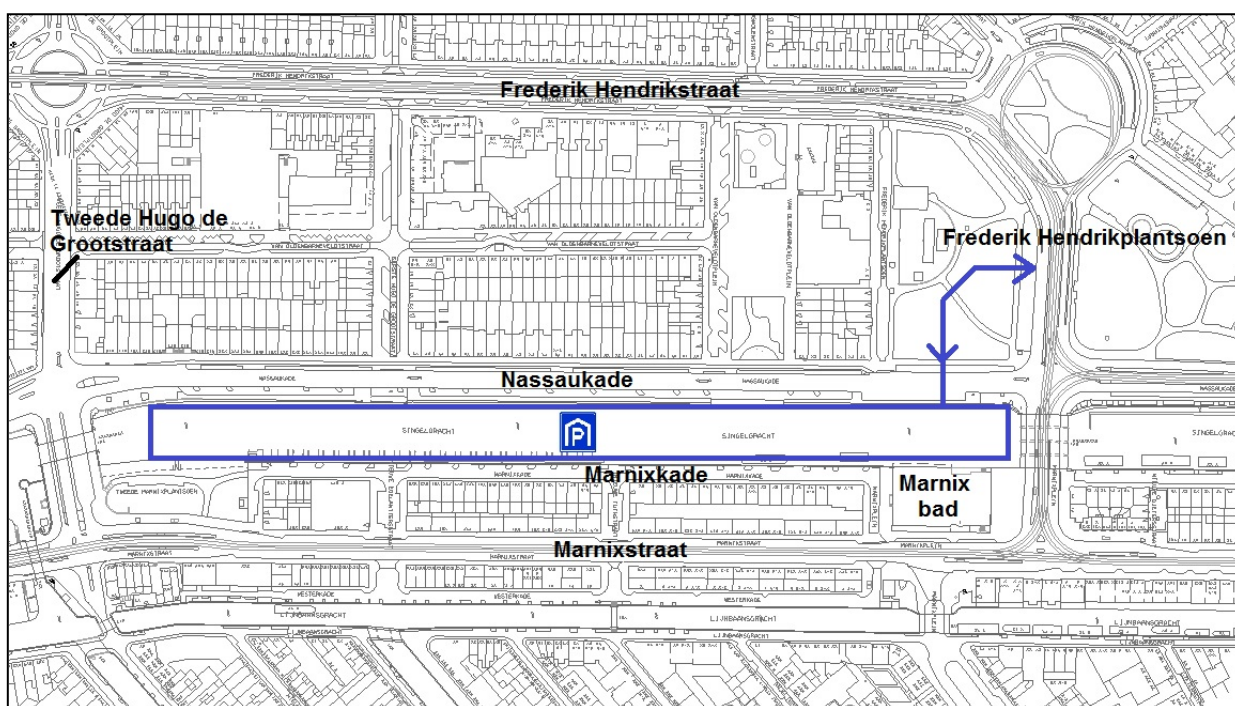
Locatie van de parkeergarage

De parkeergarage zal worden gebouwd onder de Singelgracht, tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein. De in- en uitrit wordt gerealiseerd onder de Nassaukade en in het Frederik Hendrikplantsoen. Op de afbeelding is aangegeven onder welk stuk van de Singelgracht de parkeergarage zal worden gerealiseerd.



Afbeelding: globale ligging Singelgrachtgarage Marnix (blauw vlak)

Op de afbeelding is de plek van de parkeergarage en de locatie (pijl) van de in- en uitrit weergegeven.



Afbeelding: schematische weergave plek en omvang van de Singelgrachtgarage Marnix en de plek van de bijbehorende in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen.

Omvang en doelgroepen

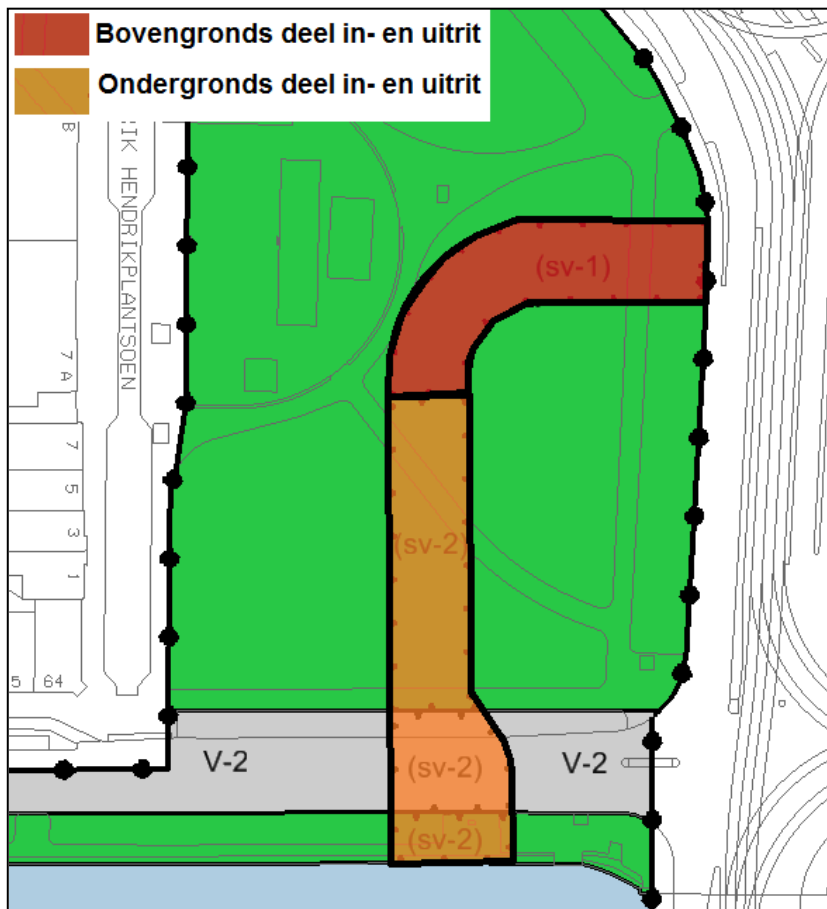
De parkeergarage zal plaats bieden aan circa 800 auto's (minimaal 785 en maximaal 815). In de garage komen 400 plaatsen voor het stadsdeel West en 400 plaatsen voor het stadsdeel Centrum. Uitgangspunt voor de parkeergarage is het 1-op-1 verplaatsen van parkeerplaatsen op straat naar de parkeergarage waarbij dezelfde verdeling over de stadsdelen (400/400) wordt aangehouden.

De parkeergarage zal plaats bieden aan vergunninghouders (bewoners en ondernemers) en bezoekers. Met de parkeergarage wordt in feite het straatparkeren verplaatst naar een ondergrondse garage. Er worden geen parkeerplaatsen aan het totale parkeerareaal toegevoegd. In de garage zal net als in de huidige situatie sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bewoners met een parkeervergunning parkeren voornamelijk 's avonds en 's nachts, bezoekers en ondernemers met een parkeervergunning parkeren voornamelijk overdag. In de verschillende verkeersonderzoeken (zie hoofdstuk 6) is met dit dubbelgebruik rekening gehouden.

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de maximale afmetingen van de parkeergarage vastgelegd. De garage mag worden gebouwd onder het water van de Singelgracht, tussen de brug bij het Marnixplein en de brug bij de Tweede Hugo de Grootstraat / Tweede Marnixplantsoen. De lengte van dit stuk water is circa 500 meter, de breedte varieert van circa 26 tot 32 meter. De garage mag in maximaal 3 lagen worden gebouwd. De garage zal worden gebouwd onder het water van de Singelgracht en zal komen te liggen op een diepte van maximaal 26 meter onder NAP.

4.2 De locatie van de in- en uitrit

De in- en uitrit wordt gerealiseerd in het Frederik Hendrikplantsoen en zal onder de Nassaukade door aansluiten op de parkeergarage onder de Singelgracht. Het definitief ontwerp voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen, waarin de in- en uitrit is opgenomen, is op 17 december 2013 door het dagelijks bestuur van stadsdeel West (besluitnummer 2013-4022) vastgesteld. De in- en uitrit wordt op de plek gerealiseerd die in het herinrichtingsplan is opgenomen. De exacte ligging en vorm wijkt wat af van het ontwerp uit 2013. Op de onderstaande afbeelding is de ligging en vorm weergegeven waar in het voorliggende bestemmingsplan van uit wordt gegaan.



Afbeelding: plek in- en uitrit van de parkeergarage in het Frederik Hendrikplantsoen.

4.3 Toegangen parkeergarage voor voetgangers

Aantal en locatie entreevoorzieningen voor voetgangers

Over dit onderwerp is een uitgebreid participatietraject met omwonenden gevolgd en heeft met verschillende partijen overleg plaatsgehad. Dit heeft ertoe geleid dat het bestemmingsplan 5 voetgangersentrees mogelijk maakt, waarvan 2 entreegebouwtjes met een lift en 3 entrees in de vorm van een open trap met een omheining. Dit wordt hier nader toegelicht.

Bij de bepaling van de plek en de hoeveelheid toegangsvoorzieningen voor voetgangers zijn verschillende aspecten meegewogen zoals (brand)veiligheidseisen, de herkomst/bestemming van de bezoekers, de effecten van de entreegebouwen op de omliggende woningen (uitzicht, bezonning, etc.), het zoveel mogelijk sparen van bomen, toegankelijkheid van de garage (liften), financiële overwegingen en de stedenbouwkundige en cultuurhistorische aspecten. In de visie “Singelgrachtgarage Marnix, Analyse, visie en criteria op de inpassing van de voetgangersentrees en ventilatievoorziening, gemeente Amsterdam” d.d. 16 januari 2014 (zie hoofdstuk 19) zijn vanuit een historische en ruimtelijke analyse uitgangspunten geformuleerd voor de locatie van de entreevoorzieningen voor voetgangers.

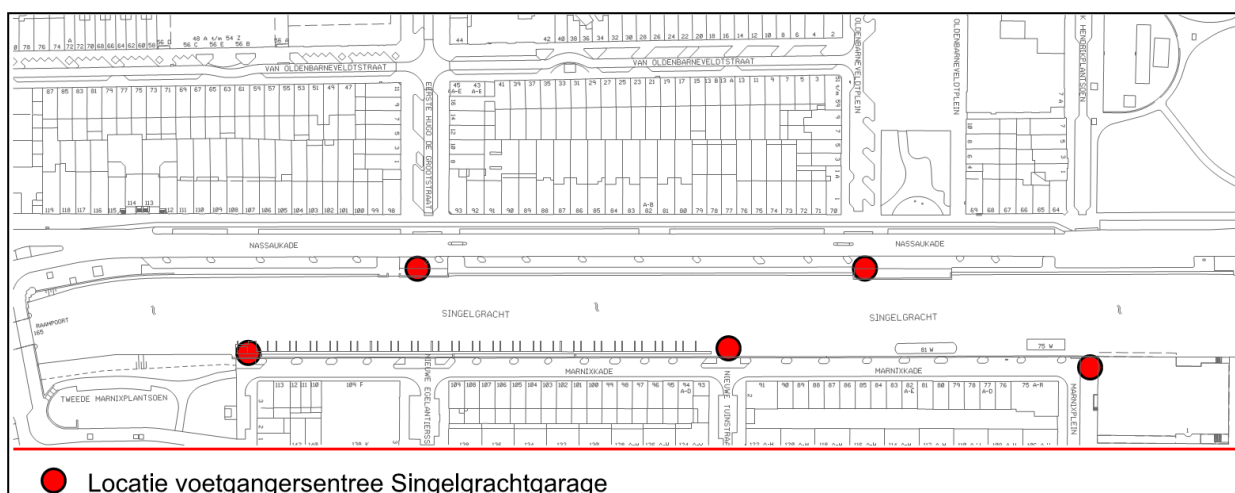
Voor ondergrondse parkeergarages gelden brandweervoorschriften die zijn opgenomen in het Bouwbesluit, ondermeer met betrekking tot de maximale afstand tot een uitgang/vluchtroute en een brandblusvoorziening. De plekken van de voetgangersentrees zijn zodanig gekozen dat aan deze voorschriften kan worden voldaan.

De parkeergarage wordt vooral gebouwd voor de vergunninghouders (bewoners en ondernemers) van de Frederik Hendrikbuurt (westzijde) en de Jordaan (oostzijde). Om die reden is het wenselijk dat aan beide zijden van de Singelgracht entreevoorzieningen voor voetgangers worden gerealiseerd. In het vorige ontwerpbestemmingsplan dat in 2014 ter inzage heeft gelegen werd uitgegaan van maximaal zes entreevoorzieningen voor voetgangers, drie aan de zijde van de Nassaukade en drie aan de zijde van de Marnixkade. Inmiddels is duidelijk dat 5 entrees volstaan.

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het wenselijk om de entreevoorzieningen op de kade te realiseren zodat de openheid van de Singelgracht zoveel mogelijk behouden blijft. Daarnaast is het om stedenbouwkundige redenen en herkenbaarheid/zichtbaarheid wenselijk om de entreevoorzieningen zoveel mogelijk in het verlengde van de zijstraten te realiseren. Aan de zijde van de Nassaukade worden de parkeervakken aan de zijde van de Singelgracht opgeheven en wordt de vrijkomende ruimte tussen de rijbaan/fietspad en het water ingericht als voetgangersgebied (wandelpromenade). Hierdoor ontstaat een circa 8 meter brede openbare ruimte die voldoende maat heeft om de voetgangersentrees op de kade te realiseren.

Aan de zijde van de Marnixkade is de ruimte beperkter. Ook voor deze zijde wordt uitgegaan van het opheffen van het straatparkeren langs de gracht, maar de ruimte die daar overblijft (circa 4,50 meter) is niet genoeg om zowel voetgangersentrees te realiseren als voldoende openbare ruimte over te houden. Om die reden is er voor gekozen om de voetgangersentrees aan de zijde van de Marnixkade in het water van de Singelgracht te realiseren. Hierdoor blijft de kade vrij van obstakels en kunnen alle bomen langs de kade behouden blijven. Doordat de entrees worden gerealiseerd tussen de steigers van de jachthaven en door de vormgeving van deze entrees (in beide gevallen een open trap met een omheining, dus geen gebouw) is het ruimtelijk effect op de Singelgracht beperkt. Er wordt één entreevoorziening als gebouw gerealiseerd, deze wordt gebouwd op de kade naast het Marnixbad, waar wel voldoende ruimte is voor een entreevoorziening in de vorm van een gebouwtje.

Op de afbeelding is aangegeven waar de entreevoorzieningen gerealiseerd mogen worden

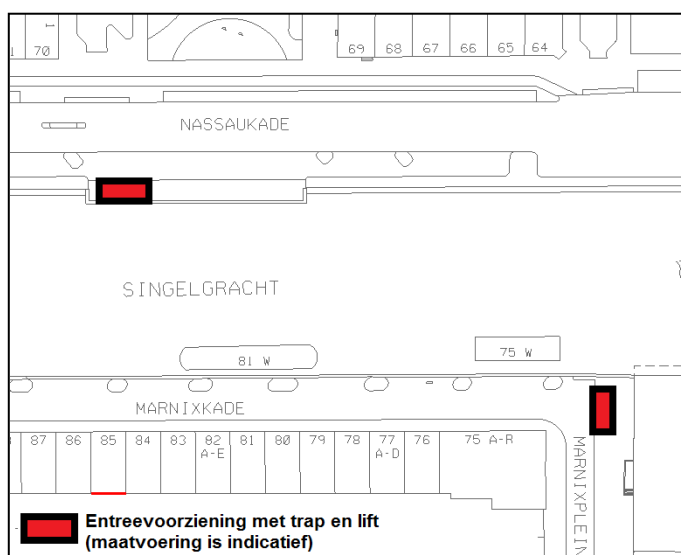


Afbeelding: plekken waar de voetgangersentrees gerealiseerd mogen worden conform de regels van dit bestemmingsplan

Verschiijningsvorm voetgangersentrees en participatietraject.

Zoals in de Visie is aangegeven is het wenselijk om de bovengrondse bebouwing van de parkeergarage in de vorm van voetgangersentrees zo beperkt mogelijk te houden. Het ontwerpproces van de voetgangersentrees heeft in nauw overleg met bewoners en Commissie Welstand en Monumenten van de gemeente Amsterdam plaatsgevonden. Architect Thijs Asselbergs heeft in samenwerking met circa 15 omwonenden een ontwerp gemaakt, waarbij veel aandacht is besteed aan de wensen van bewoners wat betreft locatie, vormgeving en behoud van bomen. Daarbij is nadrukkelijk gezocht naar een door alle partijen gedragen ontwerp. De voetgangersentrees zijn zo vormgegeven dat zij passen in het stadsgezicht. Dat was één van de eisen van de Commissie Welstand en Monumenten.

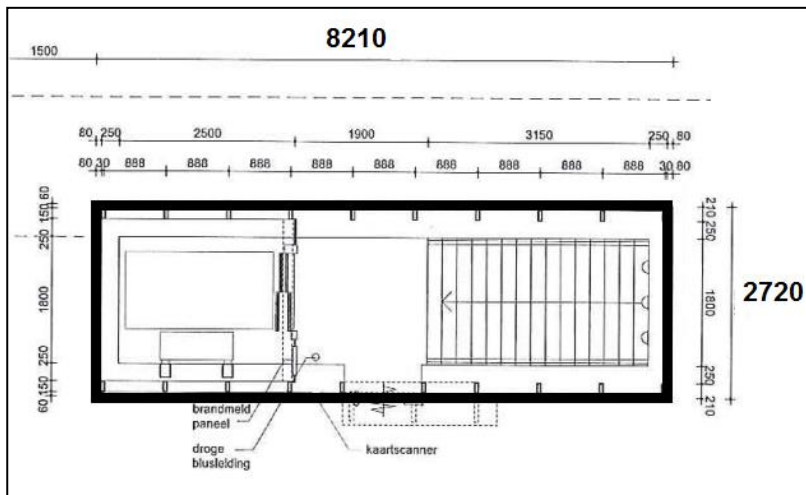
Dit ontwerpproces heeft geleid tot een model waarbij twee bovengrondse gebouwen (trap plus lift) worden gerealiseerd in de vorm van een 21^e eeuwse versie van een botanische kas en drie entrees in de vorm van open trapgaten (het "Parijse" model) met een omheining. Het bovengrondse entreegebouw wordt daarbij mogelijk gemaakt op de Marnixkade naast het Marnixbad. Aan de zijde van de Nassaukade wordt het bovengrondse entreegebouw mogelijk gemaakt op de kade van de loswal ter hoogte van het Van Oldenbarneveldtplein. Op de afbeelding is de locatie van beide gebouwen weergegeven.



Afbeelding: plekken waar een entreevoorziening in de vorm van een bovengronds gebouw met trap en lift gerealiseerd mag worden conform de regels van dit bestemmingsplan

Twee bovengrondse gebouwen met trap en lift

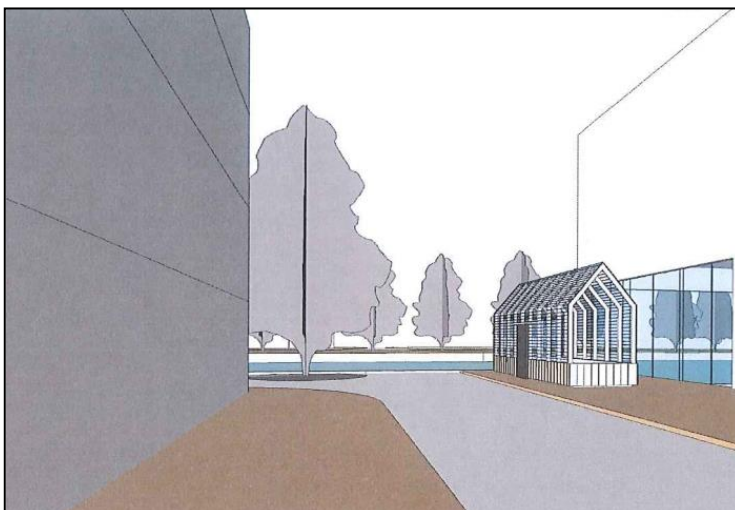
Zowel aan de zijde van de Marnixkade als aan de zijde van de Nassaukade wordt één voetgangersentree met een trap én een lift gerealiseerd. De maatvoering van deze voetgangersentrees is zo beperkt mogelijk gehouden. Om te bepalen welke maatvoering daarbij minimaal nodig is, is een voorbeelduitwerking gemaakt, zie onderstaande afbeelding. Daarbij heeft het bovengrondse gebouw een afmeting van circa 8,20 bij 2,70 meter (oppervlakte ca. 22 m²). De benodigde bouwhoogte bedraagt circa 4,40 meter. Op de afbeelding is de voorbeelduitwerking weergegeven.



Afbeelding: voorbeelduitwerking plattegrond entreevoorziening in gebouwde vorm met trap en lift

In het bestemmingsplan is, aan de hand van deze voorbeelduitwerking, bepaald dat het gebouwtje met entreevoorziening een oppervlakte mag hebben van maximaal 25 m² en een bouwhoogte van 4,50 meter. Daarmee wordt het bouwvolume zo klein mogelijk gehouden. Op de planverbeelding is een bouwvlak (zoekgebied) opgenomen van 13 bij 7 meter waarbij is bepaald dat binnen dat vlak maximaal één entreegebouw is toegestaan met een oppervlakte van maximaal 25 m² en een bouwhoogte van 4,50 meter. Deze regeling is zowel voor de entree aan de Nassaukade als de entree aan de Marnixkade aangehouden. Door de gekozen omvang is er vanuit de zijstraten enerzijds goed zicht op de entreegebouwen en blijft anderzijds het zicht op de Singelgracht voor het grootste deel gehandhaafd.

Aan de zijde van de Marnixkade is ervoor gekozen om dit bovengrondse entreegebouw met lift te realiseren naast het Marnixbad. De stoep heeft ter plaatse een breedte van ruim 7 meter, zodat een gebouw van circa 2,70 meter breed inpasbaar is. Op de afbeelding is een impressie van de entreevoorziening naast het Marnixkade weergegeven.



Afbeelding: impressie voetgangersentree naast het Marnixbad

Aan de zijde van de Nassaukade is gekozen om bovengrondse entreegebouw met lift te situeren op de loswal nabij het Van Oldenbarneveldtplein. De wandelpromenade heeft (na het opheffen van de parkeerplaatsen) ter plaatse een breedte van circa 8 meter, zodat er voldoende ruimte is voor een gebouw van circa 2,70 meter breed. Op de afbeelding is een impressie van de entreevoorziening aan de zijde van de Nassaukade weergegeven.



Afbeelding: impressie voetgangersentree aan de Nassaukade

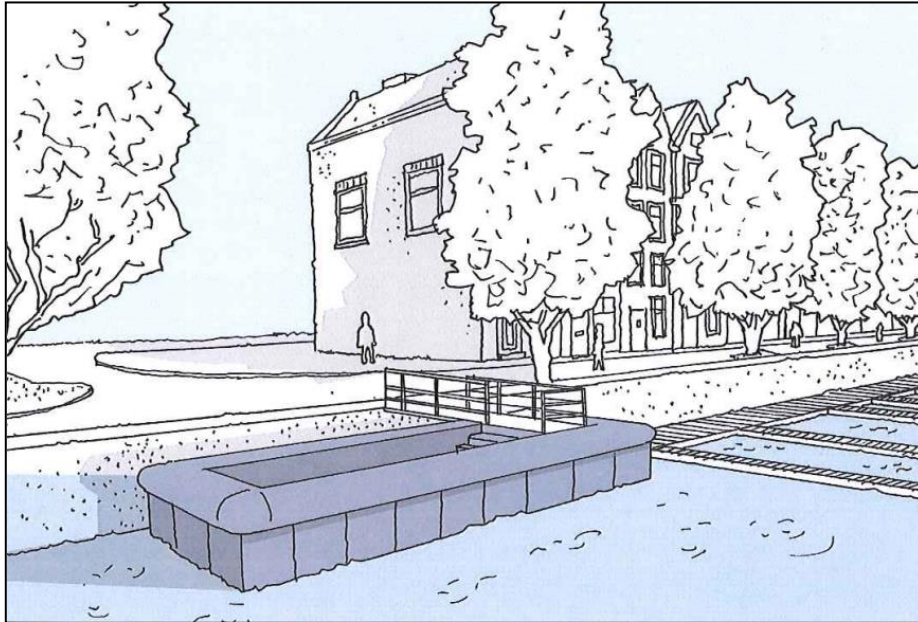
Trappen met omheining

De overige entreevoorzieningen voor voetgangers worden gebouwd als een trap met een omheining. De bouwhoogte blijft hierdoor beperkt tot maximaal 2 meter, waarbij de bovengrondse bebouwing vooral bestaat uit een valbeveiliging rond het trapgat. Op de afbeeldingen is dit principe weergegeven voor de entree aan de zijde van de Nassaukade die op de kade worden gebouwd.



Afbeelding: impressie voetgangers entreevoorziening – trap met omheining.

Aan de zijde van de Marnixkade worden twee voetgangersentrees als een open trap met omheining gerealiseerd. Deze worden gebouwd in het water, naast de steigers van de jachthaven. Middels een loopbrug wordt de trap verbonden met de kade. De omheining en het hek op de loopbrug heeft een hoogte van ongeveer 1,50 tot 2 meter vanaf maaiveld. Op de onderstaande afbeelding is dit principe weergegeven. Deze oplossing was de wens van omwonenden en is door de architect in detail uitgewerkt. Hoewel deze gebouwde oplossing in het water in strijd is met een uitgangspunt uit de Visie (zie hoofdstuk 19 en de bijlagen), is de Commissie Welstand en Monumenten akkoord vanwege de “landschappelijke inpassing” en de verbetering van de jachthaven, waar in de bestaande situatie nog sprake is van een detonerend hekwerk op de steiger en een werkschuit, die in de nieuwe situatie niet terugkeren.



Afbeelding: impressie voetgangers entreevoorziening – open trap met omheining.

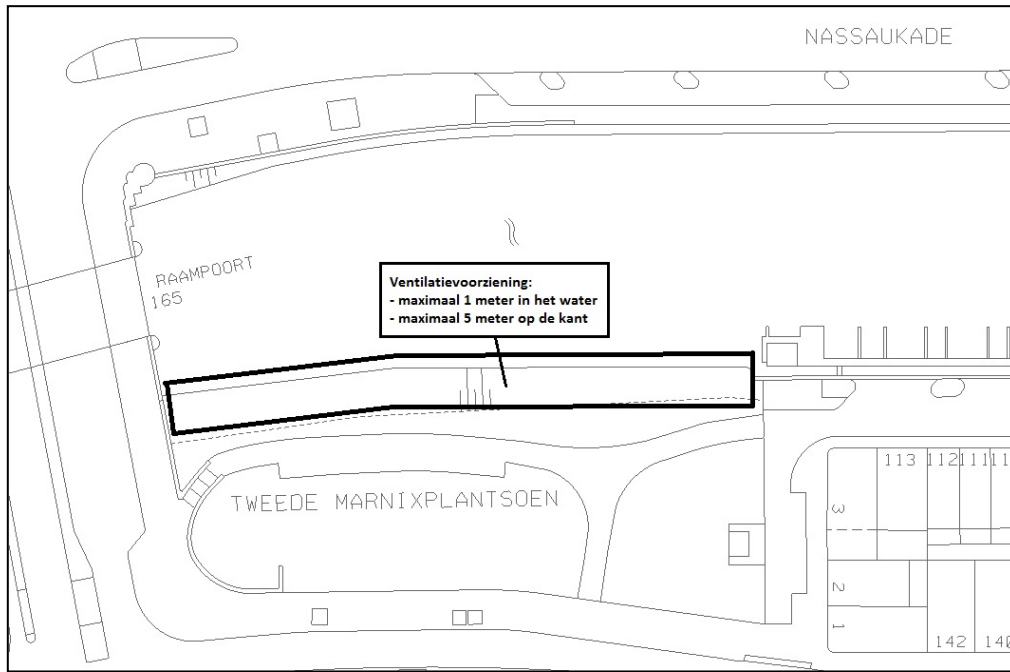
4.4 Ventilatievoorzieningen

Op grond van het Activiteitenbesluit gelden voor parkeergarages met meer dan 20 parkeerplaatsen (zoals de Singelgrachtgarage Marnix) technische eisen ten aanzien van een ventilatievoorziening. Ondermeer is bepaald dat een aanzuigopening wordt gerealiseerd in een autoluwe omgeving of 5 meter boven straatniveau wordt aangezogen. In geval van de Singelgrachtgarage Marnix wordt de verse lucht ter plaatse van de in- en uitrit aangezogen, waar sprake is van een plantsoen (autoluwe omgeving) zodat er aan deze voorwaarde kan worden voldaan. Voor de luchtafvoer is in het Activiteitenbesluit bepaald dat de lucht op 5 meter boven straatniveau moet worden afgevoerd (uitgeblazen). Indien er binnen 25 meter van de uitblaasopening een gebouw ligt, moet de afvoer tenminste 2 meter boven de daklijn van dat gebouw uitkomen.

Het realiseren van een schoorsteen van minimaal 5 meter in de openbare ruimte is om stedenbouwkundige en cultuurhistorische redenen ongewenst. Daarom is er in geval van de Singelgrachtgarage Marnix conform het Activiteitenbesluit gekozen voor een gelijkwaardige oplossing: een lage uitblaasvoorziening aan de Singelgracht, iets boven het waterpeil. In het luchtkwaliteitonderzoek van Deerns¹ is aangegeven dat het ontwerp en de plek van de ventilatievoorziening voldoet aan de eisen die zijn gesteld in het Activiteitenbesluit. Het bevoegde gezag (Omgevingsdienst) heeft schriftelijk aangegeven met deze conclusies in te stemmen.

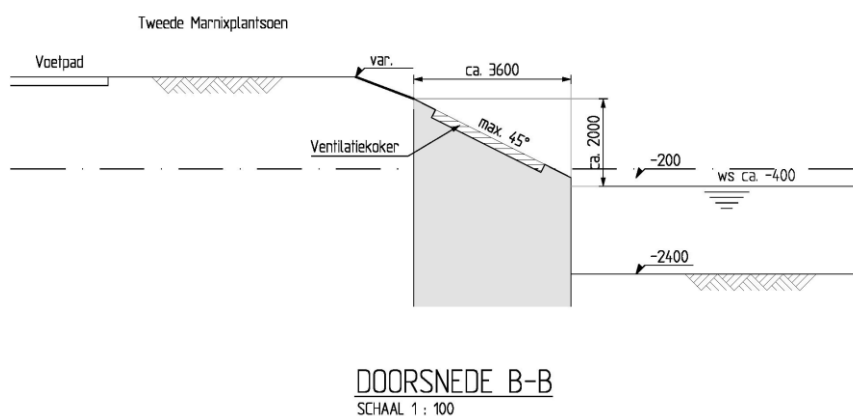
¹ Rapportage “Luchtkwaliteit Singelgrachtgarage Marnix CFD-onderzoek”, Deerns, 1 november 2013

De lucht wordt uit de garage geblazen richting de gracht. Hiervoor wordt een ventilatievoorziening gerealiseerd met een lengte van 50 meter gemeten langs de kade, waarbij de constructie wordt geïntegreerd in het talud. Het Tweede Marnixplantsoen is een verhoogd gelegen parkachtige ruimte met een talud aan het water. Doordat de ventilatievoorzieningen in het talud worden gerealiseerd zijn de ventilatievoorzieningen vanaf de aangrenzende openbare ruimte slechts gedeeltelijk zichtbaar. Op de afbeelding is een zone aangegeven waarbinnen de ventilatievoorziening kan worden gerealiseerd.



Afbeelding: plek van de ventilatievoorziening bij het Tweede Marnixplantsoen.

Op de afbeelding is het principe van de ventilatievoorziening op een doorsnede weergegeven.



Afbeelding: principe ventilatievoorziening

Om bij de technische uitwerking nog enige flexibiliteit te hebben, is in de regels van het bestemmingsplan bepaald dat de ventilatievoorziening maximaal 1 meter boven het aangrenzende maaiveld mag uitsteken. Door Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V. is geconcludeerd dat bij deze ventilatievoorziening wordt voldaan aan de bepalingen uit het Activiteitenbesluit en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteit). Architect Thijs Asselbergs heeft inmiddels een voorbeelduitwerking gemaakt voor het ventilatierooster dat aan alle eisen voldoet. Deze voorbeelduitwerking zal niet dwingend worden voorgeschreven, maar laat wel zien dat binnen de wettelijke kaders een ventilatievoorziening te realiseren is.

4.5 Veiligheid

Sociale veiligheid

Bij sociale veiligheid draait het om zien en gezien worden. Licht, transparantie en overzicht zijn hierbij de sleutelbegrippen. De verlichting in de parkeergarage moet voldoende van niveau zijn, kleurherkenning moet mogelijk zijn en het licht moet gelijkmatig verdeeld worden. Dit komt het comfort ook ten goede. De afwerking van vloeren en muren in de garage zijn daarop ook van invloed. Materiaalkeuze is van belang voor de gewenste zichtbaarheid en overzicht in de garage. Er worden zo min mogelijk visuele obstakels en dode hoeken gecreëerd. Zo hebben gebruikers van de garage een goed overzicht en samen met goede bewegwijzering in de garage, kan men zich goed oriënteren op de aanwezige voorzieningen, de in- en uitgangen. Het veiligheidsgevoel wordt ook versterkt door het reduceren van de kans op inbraak in auto's. De exacte materiaalkeuze wordt in het stadium van de bouwplanontwikkeling bepaald.

Fysieke veiligheid

Bij fysieke veiligheid is in de eerste plaats de veiligheid in geval van calamiteiten van belang. Er gelden strenge eisen ten aanzien van brandveiligheid en vluchtwegen waar de garage aan zal voldoen. In overleg met de brandweer, die het veiligheidsontwerp toetst, is het aantal en de ligging van de voetgangersentrees bepaald. Uitgangspunt is de bouw van vijf voetgangersentrees. Het aantal voetgangersentrees is ingegeven door de wettelijke vluchtafstanden in de garage. Het aantal ondergrondse parkeerlagen heeft geen invloed op de hoeveelheid of de plek van de vluchtroutes.

Op de tweede plaats speelt de verkeersveiligheid een rol binnen de garage. Er komt een duidelijke en eenduidige verkeerscirculatiestructuur die voor elke parkeerlaag gelijk is. Op locaties waar het autoverkeer elkaar kruist of tegemoet komt, moeten de automobilisten elkaar vroeg genoeg aan zien komen. Bij het ontwerp van de parkeergarage wordt aandacht besteed aan het voorkomen van aanrijdschade. De auto's en de voetgangers delen dezelfde garage, maar voor de verkeersveiligheid is het essentieel om de autoroutes zo veel mogelijk te scheiden van de voetgangersroutes. Bij de stijpunten voor de voetgangers moet het in ieder geval niet mogelijk zijn om direct op de autoroute te komen. Op de locaties waar de routes elkaar kruisen moeten voorzieningen getroffen worden die de gebruikers attenderen op de kruising. De omvang van de parkeergarage zoals vastgelegd in het bestemmingsplan alsmede de plek van de entreevoorzieningen (vluchtroutes) is getoetst door de brandweer en akkoord bevonden.

HOOFDSTUK 5 MER / MER-(BEOORDELINGS)PLICHT

5.1 Inleiding

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een Milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd.

Het komt erop neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

5.2 Vormvrije MER-beoordeling

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een activiteit die wordt genoemd in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Hierbij kan verwezen worden naar categorie 11.2 van onderdeel D (activiteit: aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen). Deze voorgenomen activiteit blijft echter ruimschoots beneden de drempelwaarden van deze categorie, zodat volstaan kan worden met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Bij de beoordeling of de voorgenomen activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen met zich mee kan brengen dient rekening te worden gehouden met de volgende criteria: de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten.

Kenmerken van het project (waaronder de omvang)

Het project heeft betrekking op een ondergrondse parkeergarage voor voornamelijk vergunninghouders (bewoners en ondernemers) ter vervanging van parkeerplaatsen op straat. De garage heeft een ruimtebeslag van ca. 1,5 hectare. Deze tamelijk geringe omvang vormt op zichzelf geen aanleiding om belangrijke milieugevolgen te verwachten. Er is ook geen sprake van cumulatie van milieubelastingen van andere projecten. Eventuele gevolgen voor verontreiniging of hinder kunnen voorkomen worden door middel van de van toepassing zijnde vergunningen.

Plaats van het project

De effecten op het bestaande grondgebied (water, bodem, cultuur-historisch) zijn uitgebreid onderzocht en leveren geen nadelige milieugevolgen op. Het plangebied ligt in een stedelijk gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. In de volgende alinea wordt aandacht besteed aan de milieueffecten die deze ligging met zich mee kan brengen.

Kenmerken potentiële effecten

Deze effecten kunnen betrekking hebben op hinder vanwege verkeer (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid), verontreiniging van water en bodem en gevolgen voor flora en fauna. In de voorgaande paragrafen zijn de effecten van de bouw op de verschillende milieuaspecten beschreven. Vastgesteld is dat de bouw niet leidt tot overschrijding van grenswaarden op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De effecten op de aanwezige beschermde plant- en diersoorten is onderzocht en uit het onderzoek blijkt dat de Wet natuurbescherming (voorheen Flora- en faunawet) de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Ter plaatse van de parkeergarage zijn blijkens onderzoek geen archeologische waarden te verwachten. Ook zijn de bovengrondse cultuurhistorische waarden in voldoende mate in acht genomen. Met de waterbeheerder heeft uitgebreid overleg plaatsgevonden en is onderzoek gedaan naar de effecten van de parkeergarage op de waterhuishouding. Ook op dit punt is de parkeergarage inpasbaar.

Uit het gehouden verkeersonderzoek is gebleken dat door de bouw van de parkeergarage het verkeer zich meer zal concentreren op de Nassaukade. Verkeerstechnisch is dit inpasbaar, evenals de beoogde in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande en de in deze toelichting beschreven onderzoeken en conclusies kan in het kader van een beoordeling van de noodzaak om een milieueffectrapport op te stellen worden geconcludeerd dat de realisatie van de parkeergarage niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal leiden, zodat een formele milieueffectrapportage, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer niet nodig is.

HOOFDSTUK 6 VERKEER EN PARKEREN

6.1 Verkeersonderzoek

In 2013 is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten van de Singelgrachtgarage Marnix². In dat onderzoek is geconcludeerd dat het verkeer van en naar de Singelgrachtgarage Marnix met een enkele verkeerskundige aanpassing goed is af te wikkelen. De uitgangspunten (omvang en plek parkeergarage, aantal parkeerplaatsen, plek in- en uitrit) zijn ten opzichte van hetgeen eerder onderzocht is niet gewijzigd, zodat er op dit punt geen aanleiding is het onderzoek te actualiseren. In 2015 is echter een nieuw verkeersmodel in gebruik genomen. Het reeds uitgevoerde verkeersonderzoek is geactualiseerd waarbij de verkeerskundige effecten zijn onderzocht, gebruik makend van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA). De resultaten daarvan zijn vastgelegd in een rapportage van 2016³ (hierna: verkeersonderzoek) en in de onderstaande tekst zijn de conclusies verwoord.

Aantal verkeersbewegingen door de nieuwe parkeergarage

Doel van de parkeergarage is om ondergrondse parkeerplaatsen te realiseren om daarmee parkeerplaatsen op straat te kunnen opheffen. Met de vrijkomende ruimte kan de kwaliteit van de openbare ruimte worden verbeterd. Doordat het straatparkeren wordt verplaatst naar een ondergrondse parkeergarage waarbij parkeerplaatsen op straat 1-op-1 worden opgeheven, is er geen sprake van een toename van de parkeercapaciteit. Hierdoor zal het aantal verkeersbewegingen in totaal niet toenemen. Het realiseren van de parkeergarage zorgt er echter voor dat het verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats zich meer zal concentreren op de wegen rondom de parkeergarage.

Door het Ingenieursbureau Amsterdam is voor de parkeergarage onderzocht hoeveel inrijdende en uitrijdende voertuigen op de verschillende momenten van de dag worden verwacht. De parkeerproductie is per uur voor alle dagen in de week berekend (notitie "Third opinion verkeer" d.d. 16 mei 2011). Deze cijfers zijn gebruikt als basis voor het verkeersonderzoek.

Effecten op verkeersbewegingen op omliggende wegen als gevolg van de bouw van de garage

In het verkeersonderzoek is onderzocht wat de effecten zijn van de ingebruikname van een ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht op de verkeersintensiteiten en de doorstroming op de aansluitende wegen. De verkeersgegevens zijn nodig voor milieuberekeningen en een capaciteitsberekening van het kruispunt Nassaukade-Frederik Hendrikplantsoen.

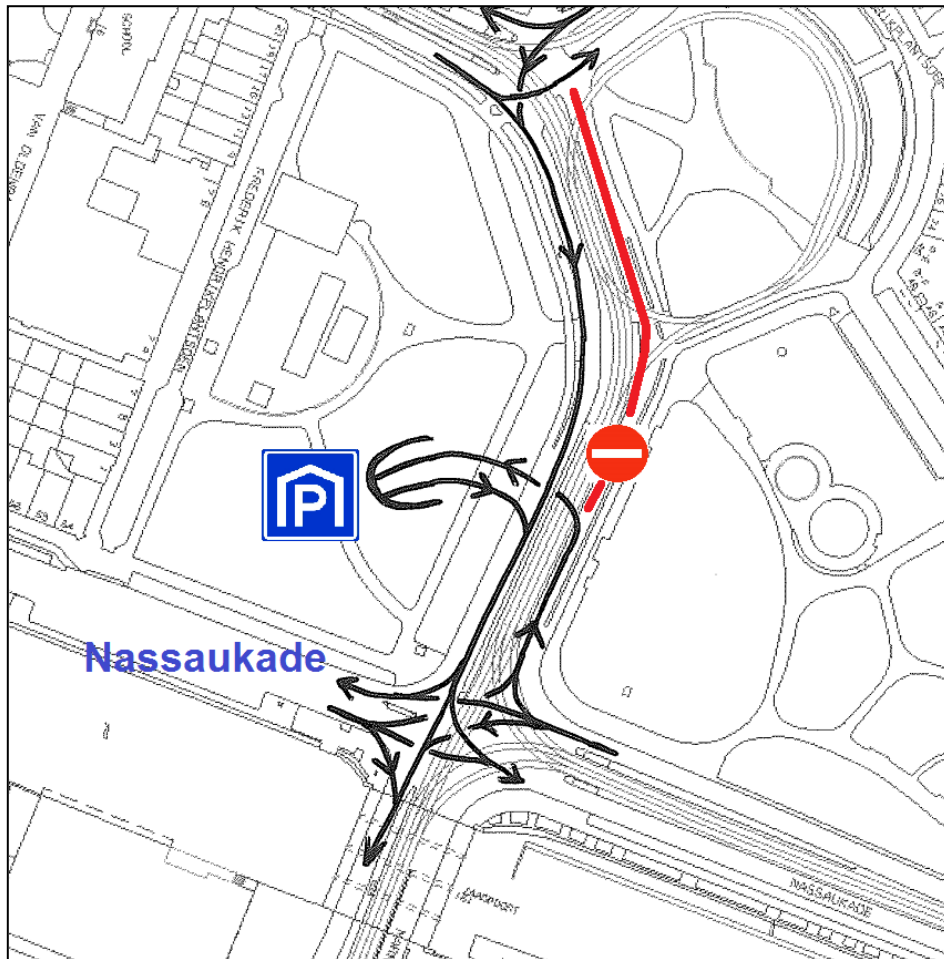
In het onderzoek is geconcludeerd dat de parkeergarage uitgaande van de huidige verkeerscirculatie in 2026 (planhorizon) circa 1.460 motorvoertuigen genereert, zijnde gemiddeld 60 per uur. Deze berekening betreft een worst-case scenario, omdat er nog geen rekening is gehouden met het opheffen van parkeerplaatsen op straat. De parkeergarage zorgt logischerwijs vooral voor een toename van het verkeer op het Frederik Hendrikplantsoen, tussen de entree en de kruising met de Nassaukade. Daarna verdeelt het verkeer zich in noordelijke en zuidelijke richting op de Nassaukade.

² Rapportage "Verkeersonderzoek BP Singelgrachtgarage "Marnix", gemeente Amsterdam, rapportnummer 130146, 12 september 2013

³ Rapportage "Verkeersonderzoek Actualisatie Singelgrachtgarage, gemeente Amsterdam, rapportnummer 150309, 5 april 2016

Effecten als gevolg van het eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen

Het dagelijks bestuur van het voormalig stadsdeel West heeft op 17 december 2013 het ontwerp voor de herinrichting van de van de openbare ruimte van het Frederik Hendrikplantsoen vastgesteld. Bij de vrijgave van het ontwerp voor inspraak (besluit dagelijks bestuur d.d. 7 mei 2013⁴) is besloten om in te stemmen met het instellen van het éénrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen. Daarbij is bepaald dat als uit nader verkeerskundig onderzoek blijkt dat het éénrichtingsverkeer de uitvoerbaarheid van de Singelgrachtgarage Marnix in de weg staat, er kan worden teruggevallen op de oorspronkelijke twee rijrichtingen. Op de afbeelding is het principe van het éénrichtingsverkeer weergegeven.

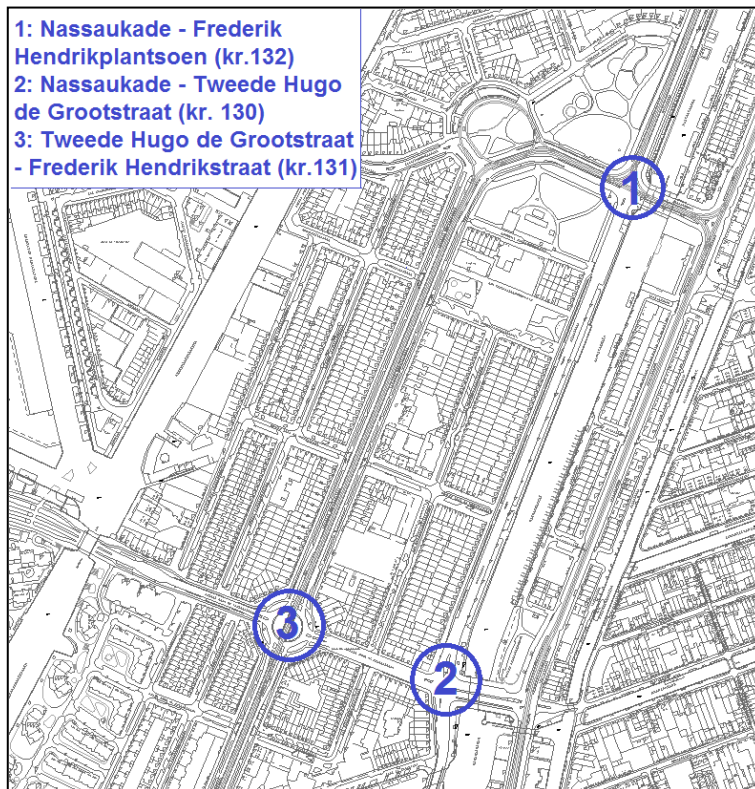


Afbeelding: schematische weergave verkeersstromen rond de in- en uitrit van de parkeergarage, uitgaande van éénrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen.

Als gevolg van het eenrichtingsverkeer kan het verkeer vanaf de Nassaukade niet meer via het Frederik Hendrikplantsoen naar de Frederik Hendrikstraat rijden. Wel is de entree van de parkeergarage vanaf de Nassaukade bereikbaar. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat door de invoering van het eenrichtingsverkeer er meer verkeer over de Nassaukade / Tweede Hugo de Grootstraat en Frederik Hendrikstraat zal rijden.

In het verkeersonderzoek zijn de effecten van de bouw van de parkeergarage op een aantal kruispunten in de omgeving modelmatig onderzocht, waarbij zowel de variant met eenrichtingsverkeer als de variant met tweerichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen is onderzocht.

Op de afbeelding is de ligging van de kruispunten weergegeven.



Afbeelding: ligging van de onderzochte kruispunten

Kruispuntanalyse Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen (kr.132)

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het kruispunt kr.132 (Nassaukade – Frederik Hendrikplantsoen) bij het huidige profiel en voor alle ochtendspitsvarianten 2026 met en zonder garage en met en zonder eenrichtingsverkeer regelbaar is. Er is rekening gehouden met het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Er zijn geen verkeerskundige maatregelen nodig aan de kruising om het verkeer in de toekomstige situatie (met parkeergarage) goed af te wikkelen.

Kruispuntanalyse Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat (kr. 130)

Het kruispunt kr. 130 (Nassaukade – Tweede Hugo de Grootstraat) is bij het huidige profiel en voor alle ochtendspitsvarianten 2026 met en zonder garage en met en zonder eenrichtingsverkeer regelbaar. Voor de avondspits planvariant 2026 met eenrichtingsverkeer kan de capaciteit op de Nassaukade (noordzijde) vanwege het deelconflict van het vele rechts afslaand autoverkeer tekort schieten. In het verkeersonderzoek is geadviseerd een extra opstelvak (voorsorteervak) te realiseren voor het verkeer dat vanaf de Nassaukade rechtsaf de Tweede Hugo de Grootstraat in wil rijden. Daarbij is een lengte van 50 meter geadviseerd. Met toepassing van deze maatregel kan het verkeer goed worden afgewikkeld. Dit opstelvak is fysiek inpasbaar en uitgangspunt in de planvorming.

Omdat de Nassaukade onderdeel is van het Hoofdnet Auto is de voorgestelde aanpassing aan de Nassaukade alsmede het eenrichtingsverkeer bij het Frederik Hendrikplantsoen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deze heeft inmiddels positief geadviseerd⁴.

⁴ Verslag Centrale Verkeerscommissie d.d. 27 augustus 2013

Kruispuntanalyse Tweede Hugo de Grootstraat – Frederik Hendrikstraat (kr.131)

Het kruispunt nummer 131 (Tweede Hugo de Grootstraat – Frederik Hendrikstraat) kan bij het huidige profiel als verkeersplein (en met het huidige langzaam verkeersaanbod) voor alle varianten 2026 met en zonder garage en met en zonder eenrichtingsverkeer het verkeer verwerken.

Effecten realisatie op (fiets)verkeer Frederik Hendrikplantsoen

Als gevolg van de ingebruikname van de Singelgrachtgarage Marnix wordt het verkeer dat in de Frederik Hendrikbuurt en de Jordaan wil parkeren wat meer geclusterd op de Nassaukade en het Frederik Hendrikplantsoen. In het verkeersonderzoek is door middel van een kruispuntberekening nagegaan of er maatregelen aan de kruising nodig zijn om het verkeer in de toekomstige situatie goed te verwerken. Daarbij is rekening gehouden met het fietsverkeer dat er in de huidige situatie is alsmede het toenemend aantal dat wordt verwacht. In het verkeersonderzoek is rekening gehouden met een toename van het aantal fietsbewegingen van 10%. In het verkeersonderzoek is daarnaast rekening gehouden met het instellen van het eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen, één en ander conform het besluit tot herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen (besluit DB stadsdeel West d.d. 17 december 2013).

In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat het kruispunt in de toekomstige situatie (2026, na realisatie parkeergarage en na instellen éénrichtingsverkeer) verkeerstechnisch regelbaar is. Dat betekent dat de verkeerslichten zodanig kunnen worden afgesteld dat alle verkeersstromen (auto, fiets, voetgangers, openbaar vervoer) binnen de Amsterdamse kwaliteitsnormen kunnen worden afgewikkeld. De benodigde opstellengten (lengte van de voorsorteervakken) is in de huidige situatie al voldoende voor de situatie in 2026. Er zijn derhalve geen fysieke maatregelen nodig in de vorm van een extra opstelstrook.

Ter hoogte van de in- en uitrit zal het verkeer van en naar de parkeergarage het bestaande fietspad kruisen, met fietsers uit één richting die vanuit de Frederik Hendrikstraat richting de Nassaukade fietsen. Het verkeer van en naar de parkeergarage zal voorrang moeten verlenen aan het fietsverkeer. Vanuit de parkeergarage zal er voldoende rechtstand en zicht zijn om het fietsverkeer voor te laten gaan. Autoverkeer dat vanaf de Nassaukade linksaf de garage in wil, moet het fietsverkeer voor laten gaan. Er is voldoende opstelruimte voor het autoverkeer om te wachten totdat de fietsers zijn gepasseerd. Op deze wijze zal er sprake zijn van een verkeersveilige situatie voor fietsers.

6.2 Opheffen parkeerplaatsen en de verbetering van de openbare ruimte

Inleiding

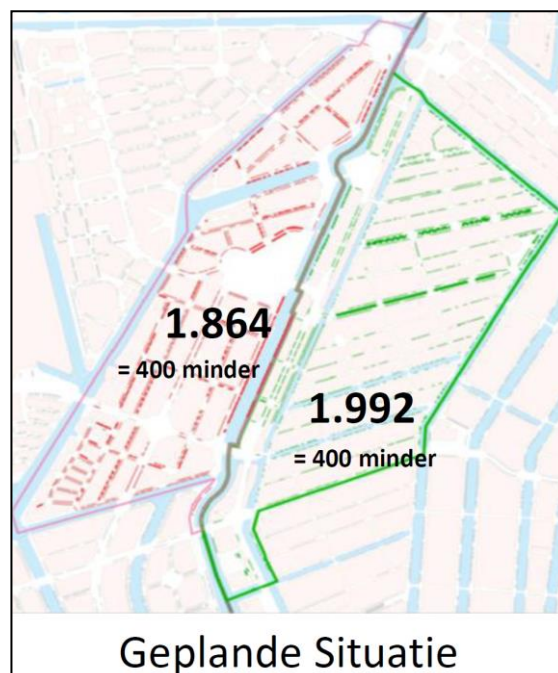
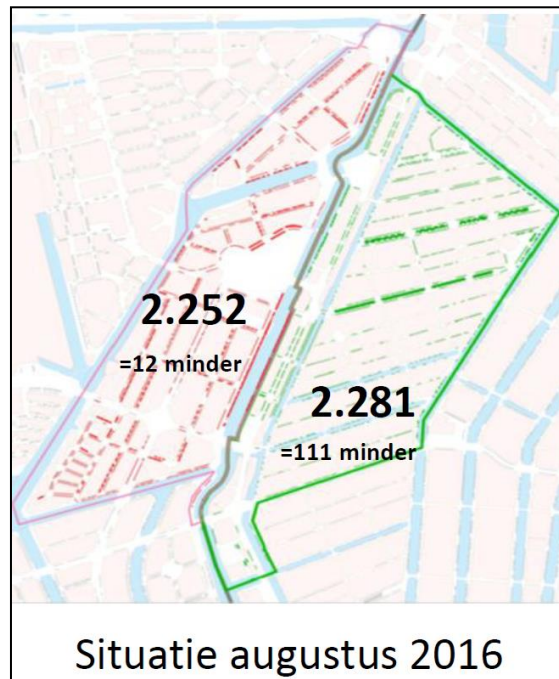
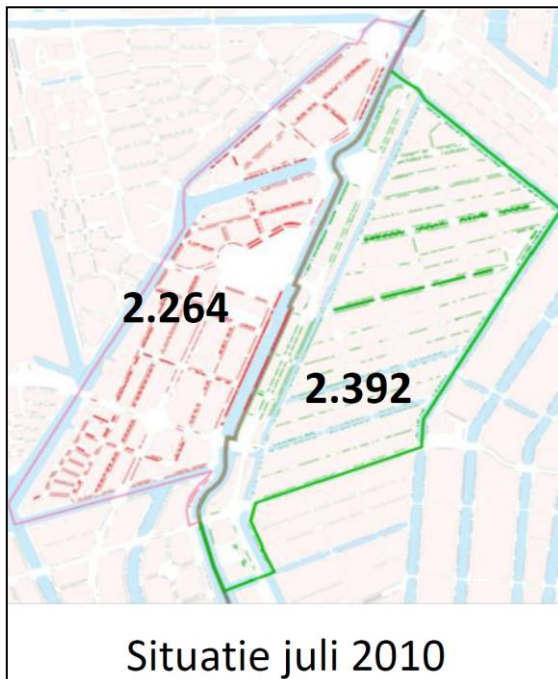
Doel van de bouw van de parkeergarage is het verplaatsen van de parkeerplaatsen op straat naar een ondergrondse parkeergarage. In de openbare ruimte komt daarmee ruimte vrij voor fietsparkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, groenvoorzieningen of een extra brede stoep. Uitgangspunt bij de bouw van de parkeergarage onder de Singelgracht met 800 parkeerplaatsen is het 1-op-1 opheffen van parkeerplaatsen op straat, 400 in het stadsdeel Centrum en 400 in het stadsdeel West.

Bij de Nota van Uitgangspunten voor de Singelgrachtgarage Marnix (2009) alsmede het Plan van Aanpak Frederik Hendrikbuurt (2009) is geïnventariseerd hoeveel parkeerplaatsen er op dat moment in de noordelijke Jordaan en in de Frederik Hendrikbuurt aanwezig waren. Die inventarisatie was de basis voor het maken van een globale inschatting van het opheffen van 400 parkeerplaatsen in beide buurten. Het ligt niet voor de hand om een startmoment voor het opheffen van parkeerplaatsen voor 2009 (vaststelling Nota van Uitgangspunten en Plan van

Aanpak Frederik Hendrikbuurt) te kiezen. Elke twee jaar worden parkeertellingen gehouden, in de even jaren. Het jaar 2010 (vaststelling Integraal Programma van Eisen, tevens Go/No go besluit Singelgrachtgarage Marnix) en het jaar van het referendum) is een logisch startmoment.

Als startmoment voor het opheffen van parkeerplaatsen wordt daarom 1 juli 2010 gehanteerd. Sinds 1 juli 2010 zijn er bij herprofileringen binnen het verzorgingsgebied 172 parkeerplaatsen opgeheven die zullen worden gecompenseerd in de Singelgrachtgarage Marnix. In de Noordelijke Jordaan gaat het om 160 parkeerplaatsen, in de Frederik Hendrikbuurt om 12 parkeerplaatsen die sinds 1 juli 2010 zijn opgeheven.

Er is een overzicht opgesteld van het aantal parkeerplaatsen in het verzorgingsgebied in de jaren 2010, 2016 en 2020. De cijfers van 2016 zijn de opgegeven aantallen van GEO informatie. Uit het verschil tussen 2016 en 2010 is op te maken hoeveel parkeerplaatsen in die periode zijn opgeheven. Zie onderstaande drie overzichten.



Afbeeldingen: stand van zaken opheffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor de startsituatie (2010), de situatie in 2016 en de geplande situatie.

In onderstaande tabel wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen zijn en nog worden opgeheven in de openbare ruimte binnen het verzorgingsgebied van de Singelgrachtgarage Marnix

	Stadsdeel West	Stadsdeel Centrum
Sinds 1 juli 2010 opgeheven	12	111
Nog op te heffen	388	289
Totaal	400	400

Opheffen parkeerplaatsen Centrum: Meerjarenprogramma Openbare Ruimte (2014)

Herprofileringen in de Noord Jordaan worden uitgevoerd conform de gemeentelijke Puccini-methode, waar het Handboek In richting Openbare Ruimte (HIOR) van stadsdeel centrum integraal onderdeel van uitmaakt. In de Puccini-methode wordt voor heel Amsterdam een aantal standaard-straatprofielen gehanteerd om te zorgen voor eenheid in het straatbeeld en een goede kwaliteit van de openbare ruimte, met voldoende ruimte voor de voetganger.

Vanwege het feit dat de Jordaan een dichtbebouwd gebied is met smalle straten, leidt een herprofilering conform de Puccini-methode tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Deze opgeheven parkeerplaatsen worden gecompenseerd in de Singelgrachtgarage Marnix. Door het Algemeen Bestuur van bestuurscommissie Centrum van de gemeente Amsterdam is op 1 juli 2014 het “Meerjaren Programma Projecten openbare ruimte 2015-2018” (MJP) vastgesteld. Het opheffen van parkeerplaatsen in de noordelijke Jordaan is hierin opgenomen. In de periode 2015 – 2018 zullen onder de projectnaam ‘Opheffen Parkeerplaatsen Jordaan’ aanpassingen, herprofileringen en groot onderhoud in de openbare ruimte worden voorbereid en deels ook uitgevoerd. De uitvoering van de overige maatregelen zal plaatsvinden rond de periode van oplevering van de garage. Hierbij wordt voorzien in het opheffen van de nog resterende 289 parkeerplaatsen.

Opheffen parkeerplaatsen West: Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikbuurt

Voor de herinrichting van de Frederik Hendrikbuurt is in samenspraak met bewoners een ontwerpplan voor de openbare ruimte opgesteld. Dit Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikbuurt” (hierna: POR) is op 9 september 2014 vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel West. Er zijn reeds 12 parkeerplaatsen opgeheven. Het uitgangspunt van het stadsdeel is om de resterende 388 parkeerplaatsen in de Frederik Hendrikbuurt en het Witteneiland op te heffen.

In het Plan zijn de inrichtingsprincipes voor de verschillende straten vastgelegd, zodat er voor de hele buurt een herkenbare inrichting van de openbare ruimte kan worden gerealiseerd. Daarbij is aangegeven waar parkeerplaatsen worden opgeheven en hoe de vrijkomende ruimte wordt ingericht: met groen, extra brede stoep, speelvoorzieningen, fietsparkeren, etc. Ook is aangegeven welke materialen daarbij zullen worden toegepast.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van het Plan weergegeven voor (de omgeving van) het Frederik Hendrikplantsoen. Hierop is onder meer weergegeven dat in de straat Frederik Hendrikplantsoen bij het Cartesiuslyceum parkeerplaatsen worden opgeheven door het langsparkeren (zie rode parkeervakken) alleen nog aan de zijde van de school (in plaats van beide zijden van de straat) te realiseren.



Afbeelding: uitsnede kaart vastgestelde Plan Openbare Ruimte Frederik Hendrikbuurt (2014) met het Frederik Hendrikplantsoen en omgeving – daarin is de plek en de omvang van de in- en uitrit van de parkeergarage aangegeven (de omvang van de inrit op deze afbeelding is indicatief)

Waarborg in het bestemmingsplan

Om de 1 op 1 norm voor het compenseren van op te heffen parkeerplaatsen juridisch te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de planregels. In artikel 6 lid 6.3 is het volgende hierover opgenomen:

- a. voor het in gebruik nemen van de parkeergarage geldt de voorwaarde dat in de openbare ruimte bestaande parkeerplaatsen dienen te zijn opgeheven, met dien verstande dat:
 1. het aantal opgeheven parkeerplaatsen tenminste de helft dient te bedragen van het aantal in de garage in gebruik genomen aantal parkeerplaatsen;
 2. het aantal opgeheven parkeerplaatsen als bedoeld onder 1 wordt geteld binnen het verzorgingsgebied zoals weergegeven op de kaart in Bijlage 1 bij deze regels;
 3. het aantal opgeheven parkeerplaatsen als bedoeld onder 1 wordt geteld vanaf 1 juli 2010.

In het artikel is een koppeling gelegd tussen het (al dan niet gefaseerd) in gebruik nemen van de parkeergarage en het opheffen van de parkeerplaatsen op straat. Bepaald is dat tenminste 50% van het aantal op dat moment in gebruik te nemen parkeerplaatsen in de garage moet zijn opgeheven op straat. Als in de parkeergarage dus bijvoorbeeld 100 parkeerplaatsen in gebruik worden genomen, moeten er minimaal 50 zijn opgeheven op straat.

HOOFDSTUK 7 GELUID

7.1 Inleiding

De parkeergarage Singelgracht Marnix wordt gerealiseerd voor bewoners en gebruikers van de omliggende wijken en buurten. Omdat door de bouw van de parkeergarage verkeersstromen wijzigen, is door M+P Raadgevende Ingenieurs B.V. onderzocht⁵ of er bij de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving (woningen en onderwijsvoorzieningen) sprake is van een toename van de geluidbelasting waardoor er sprake zou kunnen zijn van “reconstructie” in het kader van de Wet geluidhinder. Bij het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de verkeerscijfers uit het uitgevoerde verkeersonderzoek (2016) dat gebaseerd is op het nieuwe verkeersmodel (VMA) van de gemeente Amsterdam.

7.2 Resultaten onderzoek

In het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat in geen van de varianten sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Er hoeven daarom geen geluidsreducerende maatregelen onderzocht te worden. Voor de geluidsuitstraling van de personenauto's die de garage in- en uitrijden wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Vanwege geluidsbelasting zijn er voor zowel de 2-richtingenvariant als de 1-richtingsvariant na kennisgeving van bovenstaande conclusies geen beperkingen voor vaststelling van het bestemmingsplan en realisatie van de parkeergarage.

⁵ Rapport “Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, reconstructie onderzoek en onderzoek geluidsbelasting entree” (d.d. 23 februari 2016)

HOOFDSTUK 8 LUCHTKWALITEIT

8.1 Inleiding

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit, het kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijnstof.

8.2 Resultaten onderzoek

Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Door ingenieursbureau M+P is onderzocht⁶ of met de bouw van de parkeergarage aan de Wet milieubeheer wordt voldaan.

Beschouwd is het effect van de realisatie van de Singelgrachtgarage Marnix, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix op de luchtkwaliteit in de zichtjaren 2016 en 2026. In 2016 is gekeken naar de situatie voor realisatie. In het zichtjaar 2026 is binnen de 2-richtingenvariant en de 1-richtingsvariant zowel de autonome situatie als de situatie na realisatie van de garage beschouwd (bestemmingsplansituatie).

De luchtkwaliteit is onderzocht en beoordeeld voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2.5}). Deze stoffen zijn in Nederland maatgevend voor de luchtkwaliteit in de omgeving van drukke verkeerswegen. Voor de overige stoffen uit de Wet luchtkwaliteit worden in Nederland vrijwel nergens meer grenswaarden overschreden. Door aan te tonen dat wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof, is voldoende onderbouwd dat ook de concentraties van de overige stoffen voldoen aan de grenswaarden. Op verzoek van de gemeente is echter ook de situatie wat betreft benzeen (C₆H₆) binnen de 2-richtingenvariant en de 1-richtingsvariant in kaart gebracht en beoordeeld voor het jaar 2014.

Uit de berekeningen voor zowel de situatie in 2016 als de toekomstige autonome en bestemmingsplansituatie (2026) blijkt dat in (de omgeving van) het bestemmingsplangebied voor geen van de varianten en berekende stoffen overschrijdingen optreden van de grenswaarden. De berekende concentraties nemen in de toekomst af, het effect van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit is nihil. De concentraties benzeen in 2014 voldoen ook aan de grenswaarden. Aangezien elementair koolstof een belangrijk component van fijnstof is, zijn wat betreft gezondheidsrisico's de concentraties elementair koolstof berekend en inzichtelijk gemaakt, dit is gedaan voor zowel de 2-richtingenvariant als de 1-richtingsvariant. De concentraties van elementair koolstof behoeven geen toetsing en vormen daardoor geen belemmering voor het bestemmingsplan. Het effect van het bestemmingsplan op de concentraties elementair koolstof is zowel binnen de 2-richtingenvariant als de 1-richtingsvariant nihil. Gezien de resultaten van de berekeningen van de concentraties voor de stoffen NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, C₆H₆ en elementair koolstof met het verspreidingsmodel STACKS+ zijn er vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen belemmeringen om het bestemmingsplan en daarmee de parkeergarage te realiseren.

⁶ Rapport "Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix, onderzoek luchtkwaliteit", 23 februari 2016

Luchtkwaliteit parkeergarage

Moderne parkeergarages worden - onder andere om de luchtkwaliteit in en rond de garage te waarborgen – veelal gebouwd volgens de eisen uit de NEN 2443 – “*Parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in garages*”. Indien een parkeergarage volgens de NEN 2443 gebouwd is, hoeft deze conform de *Handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit* niet getoetst te worden aan de *Wet Milieubeheer*. De parkeergarage wordt volgens de genoemde norm gebouwd.

Door Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V is onderzocht⁷ of de parkeergarage inclusief de in- en uitrit alsmede de ventilatievoorziening voldoen aan de bepalingen in de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit. In het onderzoek is aan de hand van een gedetailleerd luchtstromenonderzoek (CFD onderzoek) geconcludeerd dat het luchtafvoersysteem voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit. Deze conclusies zijn ook van toepassing indien de parkeergarage zou worden uitgevoerd in drie ondergrondse lagen⁸. Het bevoegde gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) heeft het rapport beoordeeld en schriftelijk aangegeven in te kunnen stemmen met de bevindingen en conclusies.

8.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplan gaat niet uit van de bouw van in het besluit genoemde gevoelige functies, noch van de aanleg van Rijkswegen of provinciale wegen, zodat wordt voldaan aan de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

8.4 Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige functies mogelijk langs stedelijke wegen mogelijk. Evenmin is er sprake van de aanleg van nieuwe stedelijke wegen , zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met het beleid.

⁷ Luchtkwaliteitsonderzoek ventilatievoorziening Singelgrachtgarage Marnix, Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V.

⁸ Zie notitie “Toelichting reikwijdte onderzoek CFD & brandveiligheid Singelgrachtgarage”, Deerns, 24 juni 2014

HOOFDSTUK 9 BODEM

9.1 Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem van de Singelgracht voldoende is voor de beoogde functie (parkeergarage). Door Oranjewoud is onderzoek⁹ uitgevoerd naar de bodemkwaliteit.

9.2 Resultaten onderzoek

Bodemopbouw, veldwaarnemingen en grondwater

De bodem bestaat tot 1,0 à 2,0 m -mv. uit zand. Hieronder zijn tot 14 m -mv. vooral klei- en veenlagen aanwezig, doch lokaal zijn langs de Singelgracht ook veel zandlagen aanwezig tussen 4,0-14 m -mv. De waterdiepte in de Singelgracht bedraagt 1,9 à 2,5 m. Vervolgens is slib aanwezig met een laagdikte van 0,12 à 0,7 m. Onder de sliblaag is veelal veen aanwezig tot 4,5 à 4,0 m -mv. met daaronder klei tot de maximale boordiepte van het onderzoek van circa 6 m -mv. Lokaal is onder het slib klei of zand aanwezig.

Veldwaarnemingen

In de grond van het Frederik Hendrikplantsoen zijn vooral in de bovenste meter en plaatselijk dieper zwakke tot sterke bijmengingen met (baksteen-)puin aangetroffen. In de grond langs de Singelgracht zijn zwakke tot sterke bijmengingen met (baksteen-)puin aangetroffen tot een maximale diepte van 4,0 m -mv. Er zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op een verontreiniging met brandstof-/olieachtige stoffen. In het opgeboorde materiaal zijn, behalve de genoemde puinbijmengingen en puinlagen (fundering), geen asbestverdachte (plaat)materialen waargenomen.

Kwaliteit en hergebruiksmogelijkheden grond, grondwater en waterbodem

De aanwezige sterke verontreinigingen in de grond en in de waterbodem lijken zeer lokaal aanwezig te zijn. Op basis van de beschikbare resultaten wordt verwacht dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voor de onderzochte locatie geldt de 'basisklasse', behalve op de locaties waar een sterke verontreiniging is aangetoond (overschrijding interventiewaarde):

- Langs Singelgracht (boring 19: 2,5-3,0 m -mv. voor koper en lood): klasse 3T;
- In Singelgracht (boring S08: 2,6-3,0 m -mv. voor koper en lood): klasse 3T (er van uitgaande dat 'in den droge' wordt gewerkt).

Op voorwaarde dat de aangegeven veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen vormt de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden. Er is geen bodemsanering noch nader onderzoek vereist. In het onderzoek zijn aanbevelingen voor de uitvoering gedaan, zie daarvoor het onderzoek.

Parkeergarage in twee of drie lagen

In het bestemmingsplan wordt uitgegaan van een parkeergarage in maximaal 3 ondergrondse lagen. De garage kan conform de regels van het bestemmingsplan op een diepte van maximaal 26 meter onder NAP worden gebouwd. De consequenties van deze meerlaagse parkeergarage zijn onderzocht¹⁰. De hoeveelheid aangetroffen verontreinigde grond zal er niet voor zorgen dat de garage onuitvoerbaar is. Dit zal alleen consequenties hebben voor de planning en de kosten.

⁹ Rapportage "Verkenkend (water)bodemonderzoek Singelgracht", Oranjewoud 6 december 2013

¹⁰ Zie "Notitie Aantal parkeerlagen Singelgrachtgarage Marnix", Ingenieursbureau Amsterdam, 20 augustus 2014)

HOOFDSTUK 10 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

10.1 Inleiding

De gemeente Amsterdam (Monumenten & Archeologie – M&A) heeft in opdracht van stadsdeel West een archeologisch bureauonderzoek (rapport “Archeologisch bureauonderzoek”, juni 2011) uitgevoerd voor het plangebied Singelgrachtgarage Marnix, stadsdeel West en Centrum. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied, dat gelegen is in de voormalige vestingsingel en het naastgelegen poldergebied, in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouwontwikkeling.

10.2 Cultuurhistorie

In het archeologisch onderzoek en de visie op de voetgangersentrees is een uitgebreide historische beschrijving opgenomen vanaf de periode van ontginning (17^e eeuw) tot nu.

Cultuurhistorische beschrijving Singelgracht

Ondanks de wijzigingen in vorm en functie, is de Singelgracht nog steeds een duidelijk herkenbaar structurerend element dat veel vertelt over de geschiedenis van de stad. Een kernkwaliteit is de weidsheid van het open water (de ‘blauwe’ openbare ruimte). Door het bochtige verloop, het vaak asymmetrische profiel en de combinatie met bosjes en plantsoenen onderscheidt de Singelgracht zich duidelijk van de overige stadsgrachten.

De verbinding tussen de 17^e eeuwse stad en de 19^e eeuwse wijken wordt nog steeds gevormd door bruggen. Sommige, zoals de bruggen bij het Weteringscircuit en het Weesperplein zijn uitgegroeid tot asfaltvlaktes waar het water nauwelijks meer waarneembaar is. Andere, zoals de Zaagpoortbrug bij het Frederik Hendrikplantsoen, gaan in maat terug op hun 19^e eeuwse voorganger en passen zeer goed bij de schaal van de Singelgracht.

De Singelgracht tussen Marnixplein en Raampoort vormt samen met de aangrenzende bebouwing aan de Marnixkade en Nassaukade één stedenbouwkundig geheel dat gestalte kreeg tussen 1877 en 1885. Onderlegger was het plan Kalff, waarin de Singel aan de westzijde van de stad werd omgevormd tot een vaarweg die de nieuwe stadsgrachten in west met elkaar verbond. Door de maat van het water, het asymmetrische profiel en de ruime beplanting aan de ‘landzijde’ bleef de Singelgracht ook herkenbaar als een onderdeel van de 17^e eeuwse stadsomwalling. Bijzondere elementen zijn het Tweede Marnixplantsoen en het Frederik Hendrikplantsoen. Het eerste houdt door zijn hogere aanleg en afwijkende vorm de herinnering levend aan het bolwerk Raampoort en de begraafplaats die hoorde bij de Westerkerk. Het tweede is een schakel in een reeks van groenvoorzieningen aan de buitenzijde van de Singelgracht die in de 19^e eeuw het ‘groene’ karakter van de Singelgrachtzone moest waarborgen.

Behalve door de weidsheid van de Singelgracht zelf wordt het karakter van de Singelgrachtzone vooral bepaald door de dubbele en soms driedubbele bomenrij aan de buitenzijde. De binnenzijde heeft een minder eenduidig ruimtelijk karakter: deze is ruimtelijk gezien te verdelen in een aantal onderdelen. De criteria voor de inpassing van nieuwe elementen, zoals de entreevoorzieningen van de parkeergarage, worden dan ook bepaald door zowel de generieke kenmerken van de gehele Singelgrachtzone als de specifieke kenmerken van de onderdelen.

De generieke kenmerken leiden tot generieke criteria:

- bij voorkeur niet bouwen in het water;
- de entreevoorzieningen mogen niet tegenover elkaar liggen, dit leidt plaatselijk tot een visuele versmalling van het dwarsprofiel van de Singelgrachtzone (poort), die niet wenselijk is;
- de ruimtelijke karakteristiek van de buitenring is wezenlijk anders dan de ruimtelijke karakteristiek van de binnenring, hetgeen betekent dat de uitgangspunten voor beide zijden verschillen;
- behoud van bestaande bomen en dubbele bomenrijen, indien nodig met nieuwe aanplant;
- de gewenste wandelpromenade onder de dubbele bomenrij moet vrijgehouden worden van obstakels.

In de lengterichting van de gracht is gezocht naar specifieke locaties voor de entreevoorzieningen en de ventilatievoorziening, op basis van lokale bijzonderheden in het stedelijk weefsel en bepaald door cultuurhistorische waarden (loswallen), landschappelijke waarden (plantsoenen, bomenrijen, taluds), de plek van de bestaande bomen, routes, het plantsoen en de technische en functionele mogelijkheden.

Met de beschreven cultuurhistorische waarden is rekening gehouden door de voetgangersentrees niet recht tegenover elkaar te situeren en rekening te houden met bestaande bomenrijen.

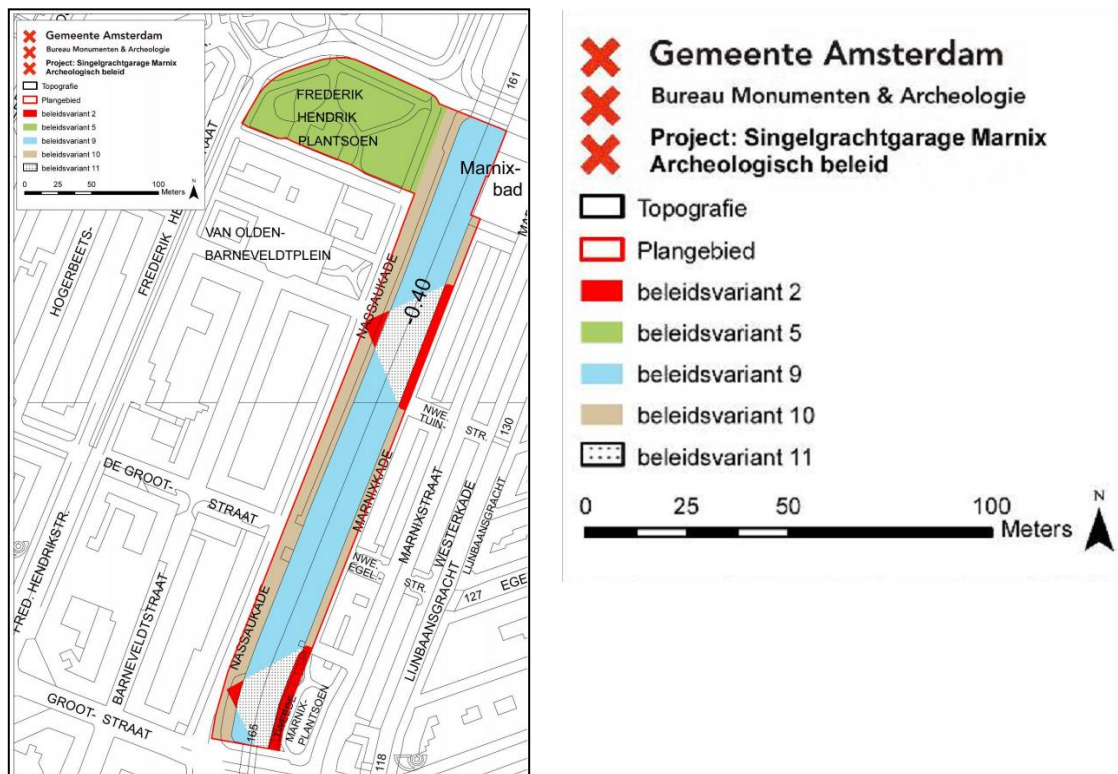
De voetgangersentrees in de vorm van een gebouw worden uitsluitend op het land gebouwd en niet in het water. Alleen aan de zijde van de Marnixkade worden twee voetgangersentrees wel in het water gebouwd. Deze twee entrees met een maximum oppervlakte van 20 m² per entree worden uitgevoerd als een entree zonder bovengronds gebouw (alleen een "gat" met een open trap en omheining, bouwhoogte maximaal 2 meter). De entrees aan de zijde van de Marnixkade en Nassaukade worden niet recht tegenover elkaar te gesitueerd. De impact van de entrees op het stedenbouwkundig beeld is door de beperkte omvang (zowel in oppervlakte als in hoogte) en de onderlinge afstand van ruim 180 meter beperkt en leidt niet tot een onevenredige aantasting van cultuurhistorische waarden.

10.3 Archeologie

Door Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau onderzoek (rapport "Archeologisch bureauonderzoek", juni 2011) uitgevoerd. Het bureauonderzoek naar archeologische waarden is uitgevoerd voor het plangebied Singelgrachtgarage Marnix. De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen.

Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld waarin vijf beleidszones worden onderscheiden (zie onderstaande afbeelding).

- Beleidsvariant 2: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of minder diep dan 0,5 m.
- Beleidsvariant 5: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 2,5 m.
- Beleidsvariant 9: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 2.500 m².
- Beleidsvariant 10: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de oorspronkelijke waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- Beleidsvariant 11: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij elke bodemingreep.



Afbeelding: archeologische beleidskaart uit het archeologisch bureau onderzoek

Voor de gracht is op 23 oktober 2013 door Bureau Monumenten en Archeologie en Waternet een Inventariserend Veldonderzoek conform de Strategie / Methoden & Technieken van het Programma van Eisen BMA/PvE 157Marnixgarage d.d. 21-10-2013 uitgevoerd. Hieruit bleek een geringe aanwezigheid van archeologisch materiaal op de grachtbodem. Bureau Monumenten en Archeologie heeft (als bevoegd gezag) schriftelijk aangegeven dat op basis van deze uitkomst de noodzaak voor verder vervolgonderzoek ter hoogte van het deelplangebied Singelgracht vervalt. Het archeologisch traject voor dit deelplangebied is hiermee afgerond en de locatie archeologisch vrijgegeven. Daarentegen geldt voor de deelplangebieden Tweede Marnixplantsoen en Frederik Hendrikplantsoen een hoge verwachting (Archeologisch Bureauonderzoek Singelgrachtgarage Marnix (BMA BO 11-034). Hiervoor zal tijdens de bouw van de parkeergarage een inventariserend veldonderzoek worden uitgevoerd.

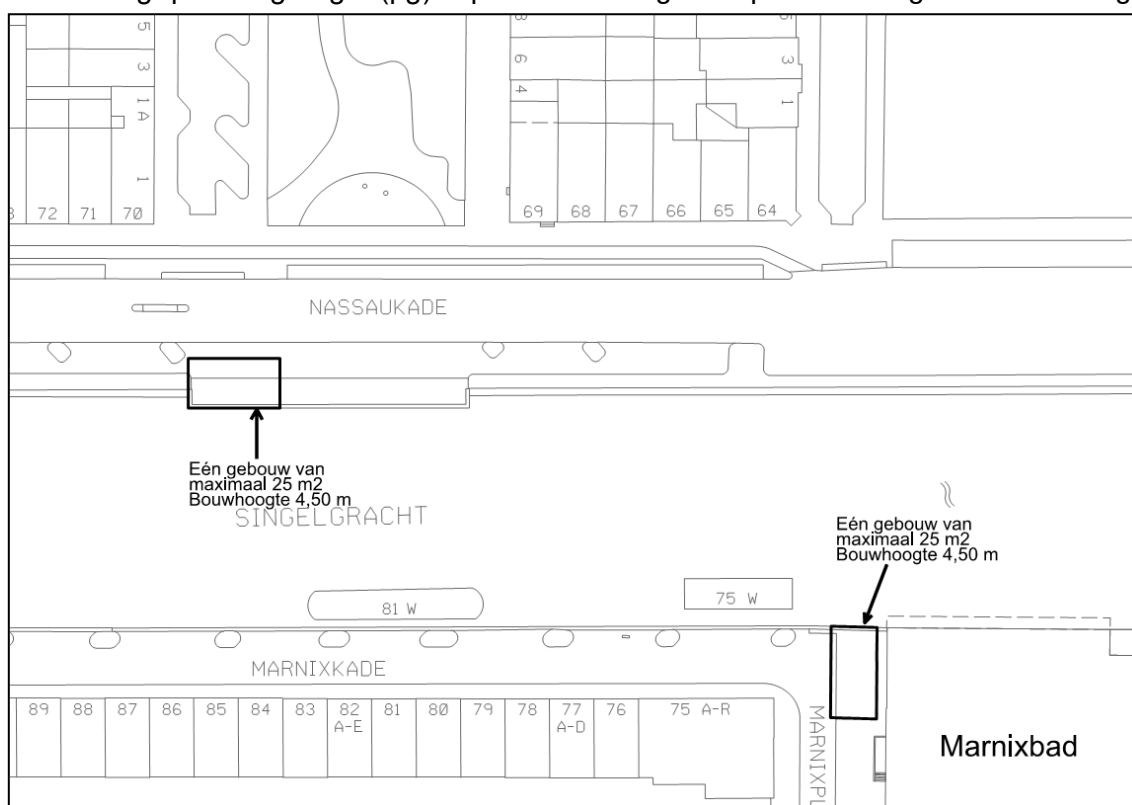
Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Gelet op uitvoeringsdata van de uitgevoerde archeologische onderzoeken (2011 en 2013) is bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan (2016) aan Bureau Monumenten en Archeologie voorgelegd of de onderzoeksresultaten anno 2016 nog actueel zijn. Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam heeft bevestigd dat dit het geval is.

HOOFDSTUK 11 BEZONNING

Het bestemmingsplan gaat uit van twee entreevoorzieningen voor voetgangers die worden gerealiseerd in de vorm van een bovengronds gebouw. De overige entreevoorzieningen worden gebouwd als een open trap met een omheining tot maximaal 2 meter.

Uitsluitend de bovengrondse gebouwen kunnen effect hebben op de bezonning van de aangrenzende gebouwen. De bovengrondse gebouwde entreevoorziening aan de zijde van de Marnixkade wordt gebouwd naast het Marnixbad. Aan de zijde van de Nassaukade is dit ter hoogte van het Van Oldenbarneveldtplein. In het bestemmingsplan is voor beide locaties een beperkt zoekgebied aangegeven waarbinnen de gebouwen mogen worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is dit zoekgebied vastgelegd op de planverbeelding met een bouwvlak en de aanduiding “parkeergarage” (pg). Op de afbeelding is de plek van de gebouwen weergegeven.



Afbeelding: situering entreevoorzieningen in de vorm van een bovengronds gebouw

Om de effecten van de bovengrondse bebouwing op de bezonning van de bestaande omliggende panden vast te kunnen stellen is een bezonningsstudie¹¹ uitgevoerd. De entreevoorziening aan de Marnixkade wordt mogelijk gemaakt op korte afstand van het Marnixbad. Gelet op de oriëntatie zal de schaduw van de entreevoorziening alleen vallen op de muur van het Marnixbad of op de straat (Marnixplein). Er zijn geen effecten op de bezonning van de bestaande woningen aan de Marnixkade te verwachten.

De entreevoorziening aan de Nassaukade wordt mogelijk gemaakt op minimaal 20 meter van de bestaande woningen aan de Nassaukade. Uit de schaduwstudie blijkt dat de entreevoorziening gelet op de onderlinge afstand, oriëntatie en de maximale bouwhoogte van 4,50 meter niet leidt tot extra schaduw bij de woningen aan de Nassaukade.

¹¹ Schaduwstudie Singelgrachtgarage Marnix Amsterdam, Van Riezen & Partners, juni 2016

HOOFDSTUK 12 EXTERNE VEILIGHEID

12.1 Externe veiligheid inrichtingen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Dit is in het geval van de Singelgrachtgarage Marnix niet aan de orde, zodat nader onderzoek naar externe veiligheid niet nodig is.

12.2 Externe veiligheid transport

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) heeft het rijk het beleid vastgelegd met betrekking tot de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de circulaire zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De circulaire is onder meer van toepassing op ruimtelijke besluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

Op grond van de circulaire geldt een afstand van 200 meter van een route waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd, waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar het groepsrisico. Daarbuiten hoeven geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik. De Singelgrachtgarage Marnix ligt niet in de zone van een transportroute gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek is daarom niet aan de orde.

HOOFDSTUK 13 LUCHTHAVENINDELINGBESLUIT (LIB)

13.1 Inleiding

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu-en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingbesluit (hierna: LIB) en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien van uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

13.2 Toets aan het LIB

Het LIB bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het LIB van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen). Op grond van het LIB geldt voor het gebied voor de Singelgrachtgarage Marnix een toetshoogte van 128 tot 134 meter¹². Voor het Frederik Hendrikplantsoen geldt een toetshoogte van 146 meter. Het bestemmingsplan staat nergens gebouwen toe die hoger zijn dan 150 meter, dus het bestemmingsplan is in overeenstemming met het LIB.

¹² Bron: <http://www.lib-schiphol.nl/app/applicatie>

HOOFDSTUK 14 NATUUR EN LANDSCHAP

14.1 Inleiding

De Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet zijn per 1 januari 2017 vervangen door de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming voorziet onder andere in een gewijzigd beschermingsregime van soorten. Provincies worden het bevoegde gezag voor de ontheffingverlening voor projecten en het vaststellen van vrijstellingsregelingen.

14.2 Resultaten onderzoek

Door bureau Waardenburg is een ecologisch onderzoek uitgevoerd¹³.

Bevindingen

In het onderzoek is aangegeven dat bij realisatie van het bestemmingsplan rekening zal moeten worden gehouden met de tongvaren, steenbreekvaren, zwartsteel en gele helmbloem. Beschermde planten zijn niet aanwezig. Onder de Wet natuurbescherming zijn de genoemde soorten niet (meer) beschermd, maar geldt wel de zorgplicht. Door te werken volgens de gedragscode van Gemeente Amsterdam wordt invulling gegeven aan de zorgplicht. Bij de Singelgrachtgarage Marnix wordt gewerkt volgens deze gedragscode, waarmee op dit punt wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming.

Het is onvermijdelijk dat bij realisatie van het bestemmingsplan de bodem van de Singelgracht, en daarmee verblijfplaatsen van rivierdonderpad, zal worden aangetast. Onder de Wet natuurbescherming is de rivierdonderpad buiten Natura 2000-gebied niet (meer) beschermd, maar geldt wel de zorgplicht. Door te werken volgens de gedragscode van Gemeente Amsterdam wordt invulling gegeven aan de zorgplicht. Bij de Singelgrachtgarage Marnix wordt gewerkt volgens deze gedragscode, waarmee op dit punt wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming.

Met de kap van bomen worden geen verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen overtreden. De te kappen bomen zijn momenteel niet in gebruik door vleermuizen en ook ongeschikt als verblijfplaats.

Bij het verwijderen van bomen en struiken moet rekening worden gehouden met algemene broedvogels van stedelijk gebied. Door bomen en struiken buiten het broedseizoen te verwijderen wordt overtreding ten aanzien van (broed)vogels voorkomen. Bij werkzaamheden in het Frederik Hendrikplantsoen moet rekening worden gehouden met algemeen voorkomende kleine zoogdieren.

Ten aanzien van algemeen voorkomende kleine zoogdieren van stedelijk gebied geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen als gevolg van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling.

Conclusie

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan en het uitvoeren van de werkzaamheden zal rekening moeten worden gehouden met het huidige voorkomen van beschermde soorten planten en dieren.

¹³ Actualisatie flora en fauna Singelgrachtgarage Marnix, toetsing in het kader van de natuurwetgeving 2016, Bureau Waardenburg, 2 februari 2017

De drie beschermingsregimes voor soorten in de Wet natuurbescherming zijn niet van toepassing op de planten en vissen in het plangebied. Voor kleine zoogdieren is het 'Beschermingsregime andere soorten' van toepassing. Binnen de provincie Noord-Holland geldt voor deze soorten een vrijstellingsregeling. De Wet natuurbescherming staat uitvoering van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

14.3 Monumentale bomen

Door Groenadvies BV is een bomenonderzoek uitgevoerd¹⁴. Een 13-tal bomen in het plangebied is aangewezen als "monumentale boom".

Aan de zijde van de Marnixkade gaat het om de volgende bomen in het tweede Marnixplantsoen (nabij de beoogde locatie van de ventilatie): twee volgroeide iepen, de nummers 27 en 36, in het Tweede Marnixplantsoen. Deze bomen zijn aangewezen als monumentaal, bij besluit van het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum van 26 november 2013.

Aan de zijde van de Nassaukade gaat het om de volgroeide iepen die langs de waterkant staan aan de Nassaukade. Dit zijn de nummers 57, 61, 63 en 66. Daarnaast zijn er zeven platanen langs de Nassaukade, tussen de rijbaan en het Frederik Hendrikplantsoen, de nummers 93 en 95 tot en met 100, als monumentaal aangemerkt.

Op de onderstaande afbeelding zijn de monumentale bomen weergegeven.



Bij de locatiekeuze van de in- en uitrit is het handhaven van zoveel mogelijk monumentale bomen uitgangspunt geweest. Voor de bouw van de ondergrondse in- en uitrit hoeft alleen monumentale boom 96 te worden gekapt. De overige monumentale bomen kunnen blijven staan.

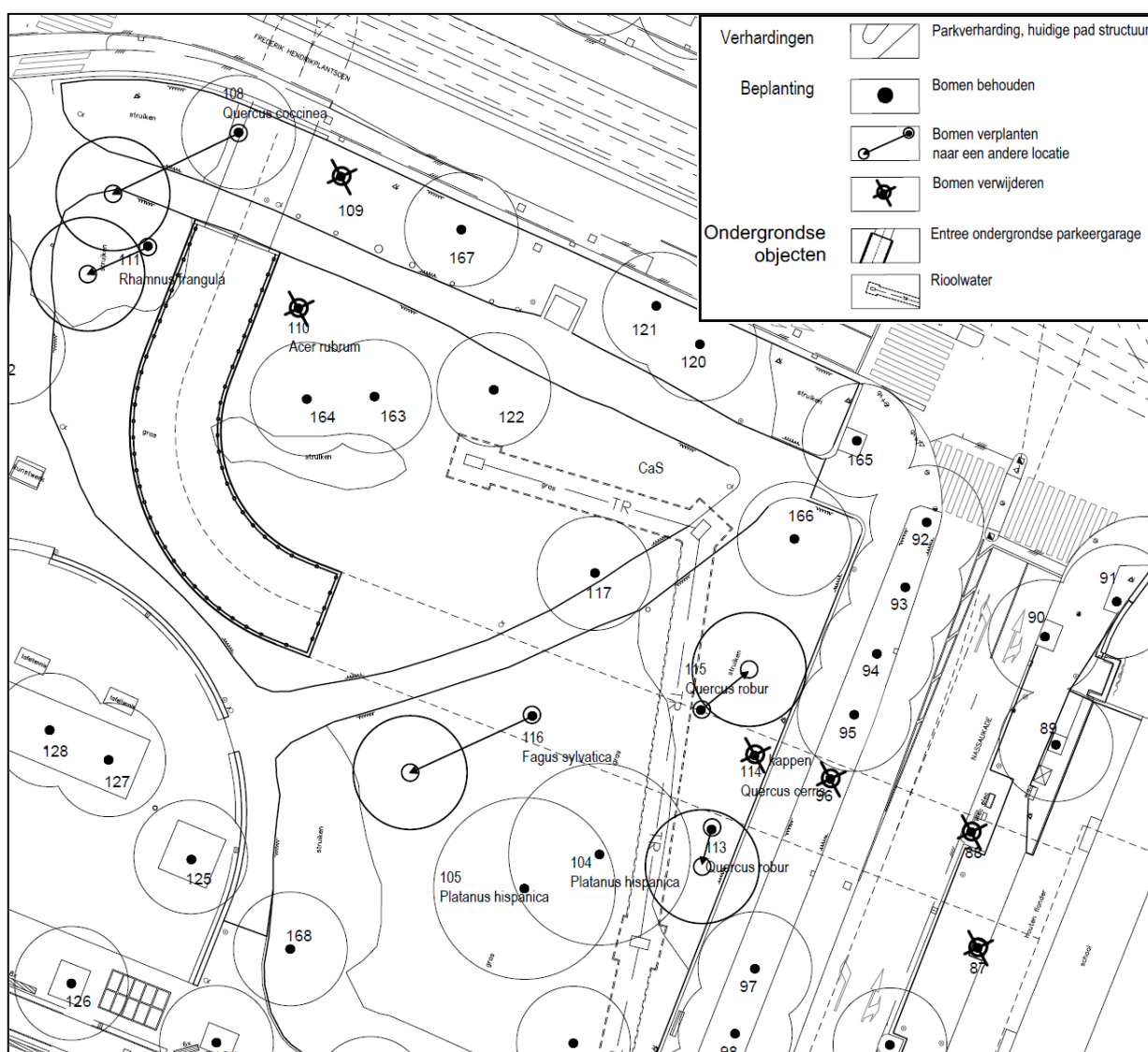
¹⁴ Boomonderzoek Singelgrachtgarage Marnix, Bureau Groenadvies B.V, 22 februari 2017

14.4 Bomen

Te kappen, te verplaatsen en te behouden bomen

Ten behoeve van de bouw van de in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen, moet een aantal bomen in het plantsoen en langs de Nassaukade worden gekapt of verplaatst. In de planvorming is gestreefd naar het minimaliseren van het aantal te kappen bomen en, waar mogelijk, uit te gaan van het verplaatsen van de bestaande bomen. De in- en uitrit is zodanig vormgegeven en gepositioneerd dat er zowel sprake is van een verkeerskundig veilige en uitvoerbare variant als een variant waarbij zoveel mogelijk bomen behouden blijven.

Ondanks de zorgvuldige inpassing van de in- en uitrit zullen uiteindelijk 6 bomen moeten worden gekapt en 5 bomen moeten worden verplaatst. Op de onderstaande afbeelding is aangegeven welke bomen gekapt en welke bomen verplaatst moeten worden.



Beroep Raad van State – bescherming bomenrij Nassaukade

Inhoud uitspraak

Tegen het op 27 september 2017 vastgestelde bestemmingsplan is beroep aangetekend. De Raad van State heeft op 19 september 2018 een tussenuitspraak¹⁵ gedaan.

Door de indieners van de beroepen is aangegeven dat in de planvorming is uitgegaan van een “smalle variant” van de parkeergarage maar dat in het bestemmingsplan een “brede variant” mogelijk is gemaakt door een ondergrondse parkeergarage over de hele breedte van de Singelgracht mogelijk te maken. Door het toestaan van de brede variant is in het bestemmingsplan onvoldoende zeker gesteld dat de bomenrij behouden blijft. In het verweer heeft de gemeente aangegeven dat ten behoeve van de flexibiliteit in de uitwerking van het bouwplan een “brede variant” in het bestemmingsplan is opgenomen, omdat in de gunningsvoorwaarden bij de aanbesteding wordt bepaald dat er zoveel mogelijk bomen behouden moeten blijven waardoor de bomenrij aan de Nassaukade behouden blijft, op de drie bomen na die ten behoeve van de in- en uitrit moeten worden gekapt.

De Raad van State heeft geoordeeld dat het privaatrechtelijk borgen van het behouden van zoveel mogelijk bomen bij de aanbesteding ook een uitvoeringswijze mogelijk maakt waarbij de bomenrij aan de Nassaukade niet behouden blijft. Dat komt omdat het behouden van bomen niet publiekrechtelijk (in de planregels van het bestemmingsplan) is geborgd. De Raad van State heeft geoordeeld dat dit gebrek in het bestreden besluit hersteld moet worden door alsnog, bij voorbeeld bij wijze van voorwaardelijke verplichting, in de planregels te borgen dat de bomenrij aan de Nassaukade behouden blijft bij de realisatie van de parkeergarage. In het voorliggende bestemmingsplan is dit gedaan.

Regeling in het bestemmingsplan

Zoals op de afbeelding op de vorige pagina is aangegeven moet een aantal bomen worden gekapt en een aantal bomen verplaatst. Dit is nodig vanwege de bouw van de (ondergrondse) in- en uitrit naar de parkeergarage en staat los van de keuze voor een “smalle variant” of een “brede variant”. Langs de Nassaukade moeten drie bomen worden gekapt, twee aan de zijde van het water en één aan de zijde van het plantsoen. Ook met de kap van dit beperkte aantal bomen (3) blijft de bomenrij langs de Nassaukade vrijwel volledig behouden. Op de afbeelding is dit aangegeven (afbeelding is ook opgenomen als bijlage bij de planregels).



LEGENDA :

45

● TE BEHOUDEN BOOM LANGS DE NASSAUKADE MET NUMMER

87

● TE KAPPEN BOOM LANGS DE NASSAUKADE MET NUMMER

¹⁵ Tussenuitspraak Raad van State, 19 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:0361, RvS 201709984/1/R1

Om te borgen dat de overige bomen in de bomenrij langs de Nassaukade behouden blijven, is de bomenrij langs de Nassaukade voorzien van de aanduiding "bomenrij".

In de planregels is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "bomenrij" het volgende geldt: een omgevingsvergunning voor de bouw van een parkeergarage onder de Singelgracht met bijbehorende in- en uitritten, toegangsvoorzieningen en ventilatievoorzieningen mag uitsluitend worden verleend als de bomen die zijn aangeduid als "te behouden bomen langs de Nassaukade met nummer" zoals aangegeven op "Bijlage 4 Bomenrij Nassaukade" (zie bovenstaande afbeelding) niet hoeven te worden gekapt of verplaatst als gevolg van de bouw van de parkeergarage. Op deze wijze is ook publiekrechtelijk geborgd dat de bomenrij langs de Nassaukade behouden blijft.

HOOFDSTUK 15 WATER

15.1 Inleiding

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw' ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de 'Watertoets' toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen. De Watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit (ruimte voor water) en waterkwantiteit en veiligheid (overstroming). Bij het voorliggende bestemmingsplan is de waterbeheerder (Waternet) betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan.

In overleg (watertoets) met de waterbeheerder Waternet is vastgesteld wat de gevolgen van de parkeergarage zijn op de waterhuishouding in het gebied¹⁶.

15.2 Keur Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) 2011

De Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) 2011, bestaande uit de Keur, het Keurbesluit Vrijstellingen en de Keurvergunningen, IS op 1 december 2011 in werking getreden. De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening: de Keur. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. In de Beleidsregels Keurvergunningen is aangegeven onder welke voorwaarden de keurvergunning wordt verleend.

15.3 Beschrijving huidige watersysteem

De Singelgracht maakt deel uit van de Stadsboezem waarin een oppervlaktewaterpeil (streefpeil) van NAP -0,4 m wordt gehandhaafd. Bij gemaal Zeeburg werd tot 2011 enkele malen per week water ingelaten en door de grachten gestuwd met behulp van diverse sluizen en stuwen; sinds 2011 gebeurt dit alleen nog als de waterkwaliteit onvoldoende is. De Singelgracht is een doorvaart route voor recreatievaart en rondvaartboten. Daarnaast liggen er een aantal steigers, een jachthaven en woonboten in dit rak van de Singelgracht.

¹⁶ Rapport "Wateradvies Singelgrachtgarage technische onderbouwing van de waterparagraaf in het bestemmingsplan", gemeente Amsterdam, 15 maart 2016

15.4 Effecten van de Singelgrachtgarage Marnix op de wateraspecten

Oppervlaktewater

In de eindsituatie heeft de Singelgrachtgarage Marnix geen invloed op de doorstroming van het oppervlaktewater. Het dak van de Singelgrachtgarage Marnix bevindt zich onder de waterbodem van de Singelgracht. De Singelgracht stroomt ongehinderd over de parkeergarage heen. Twee toegangsvoorzieningen aan de Marnixkade steken tot in het water. Het hydraulische effect voor de doorstroming is verwaarloosbaar. Voor de bouwsituatie is onderzocht welke tijdelijke maatregelen nodig zijn voor de doorstroming in verband met waterkwaliteit en/of afvoercapaciteit. Voor de kwaliteit van het oppervlaktewater moet rekening gehouden worden met de materiaalkeuze van de constructie. Er mogen geen materialen worden gebruikt die kunnen uitloggen en daarmee de waterkwaliteit negatief beïnvloeden.

Waterberging

Aan de zijde van de Marnixkade wordt één entreevoorziening gebouwd op de kade en twee in het water. Aan de zijde van de Nassaukade worden allebei de entreevoorzieningen op de kade gebouwd. Met de bouw van twee entreevoorzieningen in het water wordt het water maximaal 40 m² (2x20 m²) kleiner. Het gedempte oppervlaktewater zal één-op-één worden gecompenseerd in de vorm van nieuw oppervlaktewater in het project Olympiahaven. Voor het project is een waterbergingsboekhouding opgesteld (een afspraak tussen gemeente Amsterdam en waterschap Amstel, Gooi en Vecht) waarin een wateroverschot aanwezig is; inmiddels is de benodigde compensatie oppervlaktewater voor de Singelgrachtgarage daarin opgenomen.

Bij het Frederik Hendrikplantsoen is sprake van een toename van verharding als gevolg van de aanleg van de in- en uitrit, maar deze is minder dan 1.000 m². Er is voor deze toename geen compensatie in de vorm van nieuw oppervlaktewater nodig op grond van de Keur van Waternet.

Grondwater

De huidige oevers en kadeconstructies worden qua waterdoorlatendheid niet gewijzigd. De inrit, voetgangersingangen en de parkeergarage kunnen echter een belemmering opleveren voor de grondwaterstroming. Daarbij is rekening gehouden met bestaande ondergrondse constructies. De grondwatereffecten zijn berekend met een grondwatermodel. De grondwatereffecten zijn klein omdat de parkeergarage zelf onder de gracht zit en het freatisch grondwater niet beïnvloedt. De grondwaterveranderingen hebben geen negatieve omgevingseffecten tot gevolg. De effecten in het wadzandpakket zijn een toename van de grondwaterstijghoogte van maximaal 0,06 meter tot een afname van maximaal 0,02 meter. Dit heeft geen negatieve omgevingseffecten.

De Singelgrachtgarage Marnix heeft een verwaarloosbaar effect op het grondwater in het 1e watervoerende pakket, ook bij een maximale diepte van -26 meter NAP. Dit komt omdat het grondwater nog onder de constructie door kan stromen.

Hemelwater

De Singelgrachtgarage Marnix bevindt zich in zijn geheel onder het oppervlaktewater in de Singelgracht en heeft dus in de eindsituatie geen invloed op het hemelwatersysteem of de afvoer ervan. In de huidige situatie wordt het hemelwater via HWA uitlaten geloosd op de Singelgracht. Deze wijze van afvoeren blijft na de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix ongewijzigd. Tijdens de bouw moeten de nodige voorzieningen worden getroffen om de hemelwaterafvoer in stand te houden. Er worden voorzieningen getroffen om de instroom van

water in de Singelgrachtgarage Marnix tijdens een 'water op straat' situatie te voorkomen. Daarnaast moeten er tijdens de bouw voorzieningen worden getroffen om eventueel lekwater door de damwanden op te vangen en weg te pompen.

Waterkeringen

In de omgeving van de Singelgrachtgarage Marnix bevinden zich momenteel geen (verholen) waterkeringen.

Riolering

Het riool- en drainagestelsel moet tijdens de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix blijven functioneren. Voor de hiermee samenhangende overstorten, uitlaten en zinker zullen tijdens de bouw tijdelijke maatregelen getroffen moeten worden. De functie van de overstorten en de uitlaten blijft in de eindsituatie behouden.

Persleiding

Onder de Nassaukade bevindt zich, circa 1 meter onder maaiveld, een onderheide persleiding waarin vuilwater naar de RWZI West stroomt. Mogelijk wordt deze voor een deel verplaatst door de komst van de Singelgrachtgarage Marnix. In de eindsituatie is de persleiding eveneens onderheid en gelegen op een daarvoor geschikte lange termijn locatie. De persleiding behoudt zijn functionaliteit in de eindfase.

Nautische aspecten

In de eindsituatie belemmeren de Singelgrachtgarage Marnix en de bijbehorende in- en uitgangen de doorvaart niet. Waternet heeft aangegeven dat conform de eisen van het doorstroomprofiel van de Singelgracht er een obstakelvrije zone moet zijn van 13 meter. Aan deze voorwaarde wordt met de plaatsing van de entreevoorzieningen, de ligplaatsen en andere bouwwerken voldaan. De jachthaven aan de zijde van de Marnixkade wordt circa 1,50 meter verder van de kade gerealiseerd (dan het huidige hek – dat staat op de steigers van de jachthaven op ongeveer 1 meter van de kade), zodat het detonerende hek op de kade kan verdwijnen. Het benodigde doorvaartprofiel van 13 meter voor de Singelgracht blijft ook in de nieuwe situatie in stand. Over deze wijziging heeft overleg plaatsgevonden met Waternet, en Waternet is akkoord. Op onderstaande afbeelding is dit schematisch weergegeven.



Afbeelding: schematische weergave doorvaartbreedte van 13 meter

Over de nautische aspecten tijdens de bouwsituatie (stremming van de gracht, aan- en afvoer materialen, etc) wordt zoals ook bij vergelijkbare projecten in Amsterdam reeds is gedaan, nog apart overleg gevoerd met Waternet en indien nodig een watervergunning aangevraagd. Dit staat de uitvoerbaarheid van de parkeergarage niet in de weg. bovenkant van de garage onder de gracht ligt nooit hoger dan -2,9 meter NAP (= bodemdiepte volgens het leggerprofiel plus rekening houden met 50 cm baggerdiepte en toepassing van een beschermende dakconstructie tegen aantasting van buitenaf) vanwege de verplichting om de watergang en het vaarwegprofiel in stand te houden. De Singelgracht is geen hoofdroute voor bedrijfsvaartuigen. De vaardiepte die overblijft is voldoende voor het scheepvaartverkeer dat van dit deel van de gracht gebruik maakt.

Watersituatie tijdens de bouw

De bouwsituatie wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. De omgevingseffecten op het (grond)watersysteem in de bouwsituatie worden getoetst door de vergunningsverleners, bij de aanvraag van de vergunningen. Op voorhand verwachten we bij de nu gangbare bouwmethoden geen belemmeringen voor de uitvoering. De bouwsituatie wordt alleen kwalitatief beschouwd. Er worden aandachtspunten gegeven. De grondwatereffecten tijdens de bouw kunnen groot zijn, maar hangen sterk af van de bouwmethode. Hiervoor zal een passend bemalingsadvies worden opgesteld.

15.5 Ligplaatsen vaartuigen

Uitgangspunt in de planvorming is dat de verschillende bestaande ligplaatsen na de bouw van de parkeergarage terugkeren op de huidige plek. Het betreft:

1. ligplaatsen voor woonboten;
2. een jachthaven;
3. ligplaatsen voor passagiersvaartuigen.

Ad. 1 Woonboten

In de huidige situatie liggen er twee woonboten in dit deel van de Singelgracht, aan de zijde van de Marnixkade. Dit betreft één ark (Marnixkade 75W) en één vaartuig (Marnixkade 81W). Conform de "Nadere regels bij vervanging en verbouwing van woonboten en bedrijfsvaartuigen (Botenrichtlijnen 2014)" vastgesteld op 21 januari 2014 door het dagelijks bestuur van het voormalig stadsdeel Centrum¹⁷ gelden de volgende maximale afmetingen voor vaartuigen, in geval van vervanging of verbouwing:

- voor een ark:
 - * lengte: 20 meter;
 - * breedte: 5 meter;
 - * hoogte: 2.50 meter.
- voor een vaartuig:
 - * lengte: 22.50 meter;
 - * breedte: 5.00 meter;
 - * hoogte: 2.50 meter

De twee ligplaatsen keren in de nieuwe situatie terug. Vanwege de uitbreiding van de jachthaven schuift de ligplaats tegenover Marnixkade 81 circa 15 meter op naar Marnixkade 78. De huidige maatvoering van de woonboten past binnen de kaders van de Botenrichtlijn 2014. In de planregels is daarom de bovenstaande maximale maatvoering opgenomen.

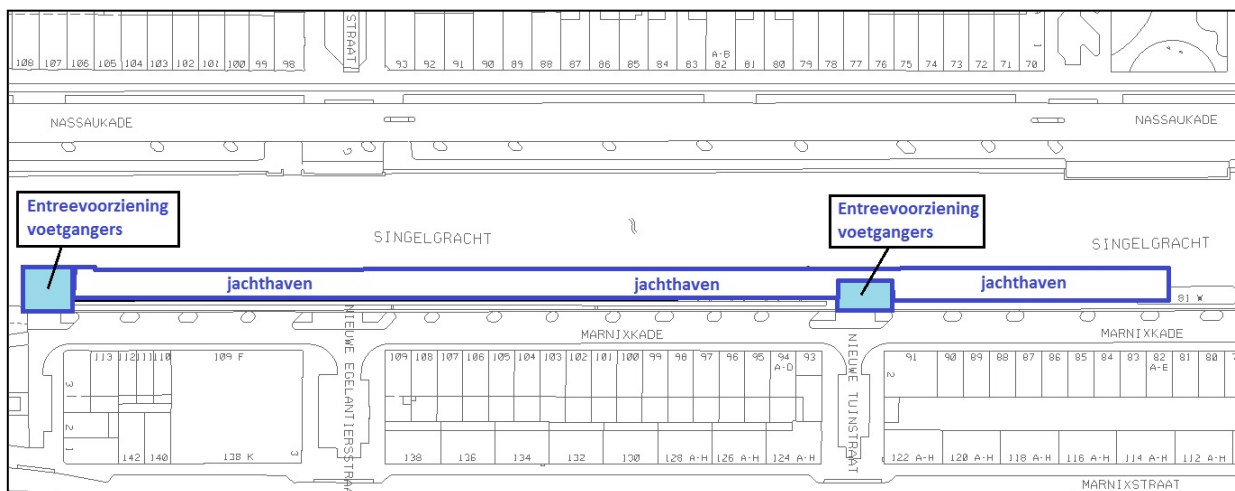
¹⁷ De botenrichtlijn van stadsdeel Centrum is per 19 maart 2016 verlengd.

Ad. 2 Jachthaven Marnixkade

De jachthaven keert na de bouw van de parkeergarage terug op haar huidige locatie aan de Marnixkade. Ten opzichte van de huidige situatie zal een aantal aspecten wijzigen:

- de steiger van de jachthaven wordt teruggebouwd op circa 2,50 meter van de kade (nu is dat circa 1,10 meter). Hierdoor wordt er voldoende afstand tot de kade gerealiseerd waardoor het huidige hek op de kade kan verdwijnen. Hekwerken worden alleen nog toegestaan op het deel van de steiger dat in directe verbinding met de kade staat en nodig is voor de toegang tot de jachthaven. Het ruimtelijk beeld van de Marnixkade wordt door het verwijderen van het huidige hek sterk verbeterd.
- het huidige bedrijfsvaartuig keert in de nieuwe situatie niet terug. Ter compensatie hiervan worden extra ligplaatsen toegestaan bij de jachthaven zodat er in de nieuwe situatie maximaal 78 ligplaatsen gerealiseerd kunnen worden (huidig aantal is 70).
- het huidige kantoorgebouwtje/berging op de steiger kan in de nieuwe situatie worden teruggebouwd met dezelfde omvang als nu (15 m²), te situeren op een dekschuit (bedrijfsvaartuig). Het oppervlakte van het gebouw bedraagt 15 m², de maximale hoogte bedraagt 3 meter vanaf de waterlijn.
- ter plaatse van de jachthaven worden twee entreevoorzieningen voor voetgangers gerealiseerd in de vorm van een open trap met een omheining. Vanwege de beperkte ruimte op de kade wordt deze constructie in het water gebouwd. De steiger van de jachthaven loopt om deze constructie heen. Gelet op de minimaal benodigde doorvaartbreedte van de Singelgracht kunnen ter hoogte van de entreevoorzieningen geen ligplaatsen voor pleziervaartuigen worden gerealiseerd. Als gevolg hiervan wordt de lengte van de jachthaven groter.

Op de afbeelding is de nieuwe omvang van de jachthaven weergegeven.

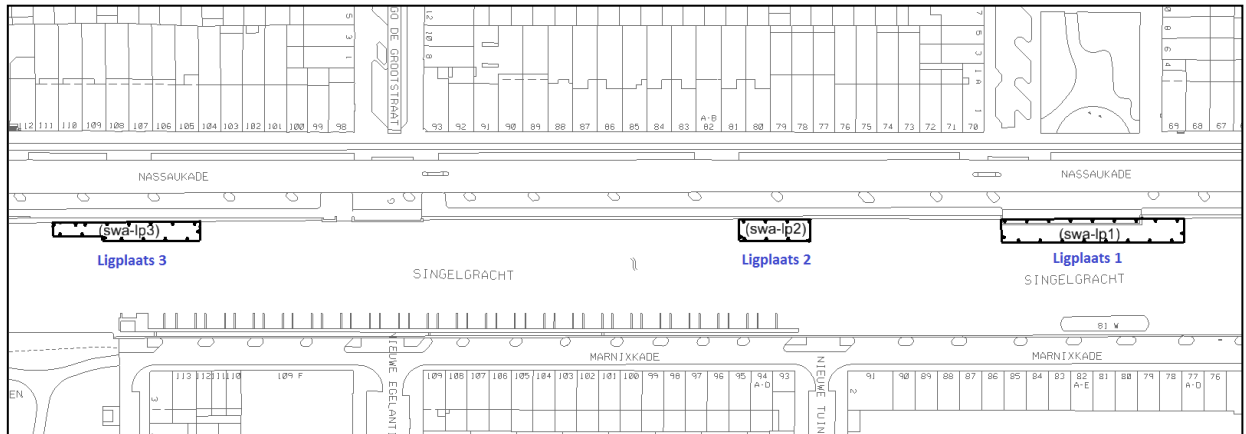


Afbeelding: omvang jachthaven en ligging beoogde entreevoorzieningen voor voetgangers

De situering van de jachthaven wordt door de vergrote afstand vanaf de kade circa 1,4 meter verschoven de Singelgracht op. Over de nautische consequenties hiervan is overleg gevoerd met Waternet. Waternet is akkoord met het verleggen van het doorvaatprofiel, de minimale doorvaartbreedte van 13 meter blijft ook in de nieuwe situatie gehandhaafd.

Ad. 3 Ligplaatsen voor passagiersvaartuigen

Aan de zijde van de Nassaukade zijn in de huidige situatie drie ligplaatsen voor passagiersvaartuigen gerealiseerd. Uitgangspunt in de planvorming is dat deze ligplaatsen na voltooiing van de Singelgrachtgarage Marnix terugkeren op de huidige plek. Op de afbeelding is de ligging van de drie ligplaatsen weergegeven.



Afbeelding: situering ligplaatsen passagiersvaartuigen

De berging bij ligplaats 3 alsmede de steigers bij de ligplaatsen 1, 2 en 3 zullen in de nieuwe situatie in de huidige omvang terugkeren. Alleen bij ligplaats 3 wordt de lengte van de steiger met circa 4 meter vergroot tot een maximale lengte van 42 meter gemeten langs de kade, zodat de passagiersvaartuigen op een veilige manier kunnen worden betreden.

HOOFDSTUK 16 LADDER VAN DUURZAME VERSTEDELIJKING

16.1 Inleiding

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

Eerst dient bepaald te worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." De onderhavige ontwikkeling voorziet in de bouw van een parkeergarage onder de Singelgracht waarbij bestaande parkeerplaatsen op straat één-op-één vervangen worden. Gelet daarop maakt het nu voorliggende plan geen nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro mogelijk. Volledigheidshalve doch ten overvloede zijn in het kader van een zorgvuldige belangenafweging alsnog onderstaand de drie treden van de ladder van duurzame verstedelijking doorlopen.

16.2 Ladder van duurzame verstedelijking

Trede 1: aantonen regionale behoefte

Bij de eerste trede moet worden getoetst of er een regionale behoefte bestaat aan het initiatief. Deze vraag kan positief worden beantwoord. De parkeergarage wordt gebouwd ter vervanging van parkeerplaatsen op straat, er is geen sprake van een toevoeging van parkeervoorzieningen, maar van een 1-op-1 vervanging. De parkeergarage wordt gebruikt door vergunninghouders (bewoners en bedrijven) en bezoekers. In de huidige situatie parkeren beide groepen op straat. Gelet op de bezetting van de parkeerplaatsen op straat is er behoefte aan parkeerruimte in dit deel van de stad. De vrijgekomen ruimte op straat wordt gebruikt ter verbetering van de openbare ruimte, waardoor de beschikbare gronden in het bestaande stedelijke gebied zo optimaal mogelijk gebruikt kunnen worden.

Trede 2: bestaand stedelijk gebied

De tweede trede van de ladder van duurzame verstedelijking toetst of (een deel van) de regionale behoefte aan dit initiatief op te vangen is binnen stedelijk gebied. De Singelgrachtgarage Marnix ligt binnen het stedelijk gebied, zodat aan de voorwaarde van deze trede al wordt voldaan.

Trede 3: multimodale ontsluiting

Indien de tweede trede positief wordt beantwoord, is het niet meer nodig om de derde trede te behandelen.

HOOFDSTUK 17 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

In de regels is een aantal standaard bepalingen opgenomen en regels per bestemming. In dit hoofdstuk is een aantal artikelen beschreven, waarbij is aangegeven waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.

Artikel 2 – wijze van meten

In het bestemmingsplan zijn voor diverse bouwwerken en objecten op het water verschillende peilen aangehouden om vanaf te meten. In de definitie van het begrip peil is aangegeven hoe moet worden gemeten:

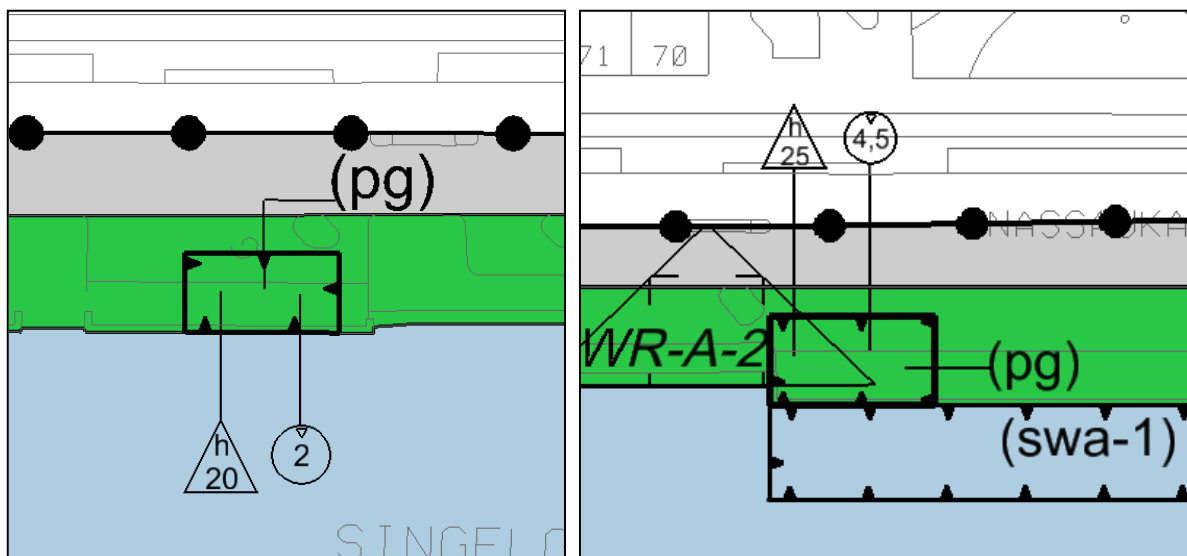
- voor entreevoorzieningen voor voetgangers: de hoogte van het afgewerkte maaiveld ter plaatse van de toegang tot de entreevoorziening.
- voor overige bouwwerken: de hoogte van het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw, tenzij anders is bepaald.
- voor bouwwerken geen gebouwen zijnde: de hoogte van het aangrenzende afgewerkte maaiveld.
- voor vaartuigen: de hoogte voor de waterlijn.

Voor bouwwerken op het water, zoals steigers, de berging bij de ligplaats van passagiersvaartuigen en het kantoortje van de jachthaven is net als voor de vaartuigen het waterpeil als peil aangehouden.

Artikel 3 – Groen

Het Frederik Hendrikplantsoen, de wandelboulevard langs de Nassaukade en het Tweede Marnixplantsoen zijn bestemd als “Groen”. Toegestaan zijn ondermeer fiets- en voetpaden, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen.

Aan de zijde van de Nassaukade worden twee voetgangersentrees van de parkeergarage mogelijk gemaakt. Er wordt één bovengronds gebouw mogelijk gemaakt van 4,5 meter hoogte en een maximum oppervlak van 25 m² en één voetgangersentree als open trap met een omheining als valbeveiliging (maximaal 1,5 meter hoogte, maximum oppervlak van 20 m²). Op de verbeelding van het bestemmingsplan is dit vertaald door de plek van de voetgangersentrees te voorzien van de aanduiding “parkeergarage” (pg), een bouwvlak, een maximum hoogte-aanduiding en een maximum oppervlak-aanduiding.



Afbeeldingen: uitsnede planverbeelding voetgangersentree zonder gebouw (open trap met omheining – linker afbeelding) en voetgangersentree met gebouw (rechter afbeelding) aan de zijde van de Nassaukade

In het Frederik Hendrikplantsoen is met de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – 1” aangegeven waar het bovengrondse deel van de in- en uitrit voor autoverkeer mag worden gerealiseerd. Aan de zijde van de Nassaukade en onder de Nassaukade is met de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – 2” aangegeven waar het ondergrondse deel van de in- en uitrit voor autoverkeer mag worden gerealiseerd. Het onderscheid in de aanduidingen biedt de zekerheid dat het bovengrondse deel van de in- en uitrit, dat gelet op de zichtbaarheid het meeste ruimtelijke effect heeft op de omgeving, beperkt blijft tot het gedeelte van het plantsoen dat grenst aan de rijbaan van het Frederik Hendrikplantsoen. Behalve de in- en uitrit zijn ter plaatse van de genoemde aanduidingen ook technische ruimten en andere nevenruimten toegestaan. Het gebruik van deze gronden voor het parkeren is niet toegestaan, dit mag uitsluitend onder de gracht plaatsvinden.

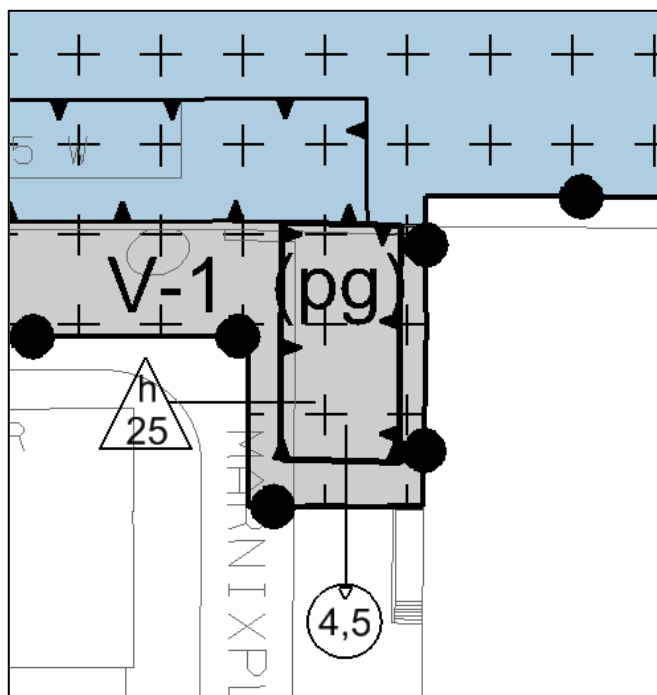
De wandelboulevard langs de Nassaukade aan de zijde van de Singelgracht is bestemd als “Groen”. Conform het “Plan Openbare Ruimte voor de Frederik Hendrikbuurt” (2014) worden de parkeerplaatsen langs de Nassaukade aan de zijde van de gracht opgeheven. Om het opheffen van de parkeerplaatsen alsmede het inrichten van deze zone als voetgangersgebied juridisch planologisch te borgen is gekozen voor de bestemming “Groen”. Parkeerplaatsen zijn daarbij niet toegestaan. Evenmin zijn kiosken toegestaan.

Aan het Tweede Marnixplantsoen wordt de ventilatievoorziening van de parkeergarage mogelijk gemaakt. Deze wordt toegestaan in een zone van maximaal 5 meter breed en 50 meter lang aan de zijde van de Singelgracht, onderaan het talud. De maximale bouwhoogte bedraagt 1 meter boven het direct aangrenzende maaiveld.

Artikel 4 / 5 – Verkeer-1 / Verkeer-2

De straten die voor het autoverkeer toegankelijk zijn, zijn bestemd als “Verkeer”. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de Marnixkade (bestemming “Verkeer-1”) en Nassaukade (bestemming “Verkeer-2”). Het onderscheid is gemaakt om aan te haken bij de systematiek van het aangrenzende bestemmingsplan Westerpark Zuid waarbij onderscheid gemaakt is tussen de hoofdwegen (50 km/u – “Verkeer-2”) en buurtstraten (30 km/u – “Verkeer-1”).

Marnixkade – Verkeer-1



Direct naast het Marnixbad wordt een voetgangersentree mogelijk gemaakt, in de vorm van een gebouw van 4,5 meter hoogte en een maximum oppervlak van 25 m². Op de verbeelding van het bestemmingsplan is dit op dezelfde wijze weergegeven als binnen de bestemming ‘Groen’: door de plek van de voetgangersentree te voorzien van de aanduiding “parkeergarage” (pg), een bouwvlak, een maximum hoogte-aanduiding en een maximum oppervlak-aanduiding.

Afbeelding: uitsnede planverbeelding bestemmingsplan: entreevoorziening op de Marnixkade, naast het Marnixbad

De overige voetgangersentrees worden aan de zijde van de Marnixkade mogelijk gemaakt in het water door middel van een trap met een omheining. Op deze wijze wordt de beperkt beschikbare ruimte aan de Marnixkade niet aangewend voor de parkeergarage en kunnen de bomen aan de kade blijven staan. Doordat de kade niet hoeft te worden doorboord is er minder kans op schade aan de bestaande panden op de Marnixkade. Voor de voetgangersentree naast het Marnixbad moet één boom wijken, maar deze kan worden verplant. Op de Marnixkade worden gelet op de ligging in het beschermde stadsgezicht en de beperkte ruimte op straat geen scootsafes¹⁸ en kiosken toegestaan.

Nassaukade – Verkeer-2

De Nassaukade is bestemd als “Verkeer-2”. Omdat de grens van het bestemmingsplan in het midden van de weg ligt en de verkeersbestemming niet aan woningen grenst, zijn scootsafes niet toegestaan. Hetzelfde geldt voor de kiosken.

Aan de zijde van de Nassaukade worden maximaal twee entreevoorzieningen voor voetgangers mogelijk gemaakt, maar niet in de bestemming “Verkeer-2”: daarin is al voorzien binnen de bestemming “Groen” (zie de toelichting op dat artikel).

In de bestemming “Verkeer-2” is met de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – 2” aangegeven waar de ondergrondse in- en uitrit en bijbehorende voorzieningen (technische ruimten, nevenruimten) zijn toegestaan. Hierbij is een zone aangegeven, zodat bij de technische uitwerking nog iets met de in- en uitrit geschoven kan worden.

Artikel 6 – Water

Het water van de Singelgracht is bestemd als “Water”. In de bestemming “Water” is de ondergrondse parkeergarage met bijbehorende voorzieningen (bergingen, technische ruimten, etc) toegestaan. In de regels is een minimum (785) en een maximum aantal parkeerplaatsen (815) vastgelegd. De reden voor deze bandbreedte is dat een marge van 15 parkeerplaatsen gewenst is in verband met de nog te bepalen precieze plek van de brandgang.

In de regels is voor het in gebruik nemen van de parkeergarage de voorwaarde opgenomen dat in de openbare ruimte bestaande parkeerplaatsen dienen te zijn opgeheven. De hoeveelheid op te heffen parkeerplaatsen is afhankelijk van het aantal in gebruik te nemen parkeerplaatsen in de garage: minimaal de helft van het aantal in de garage te gebruiken plaatsen dient in de openbare ruimte opgeheven te zijn.

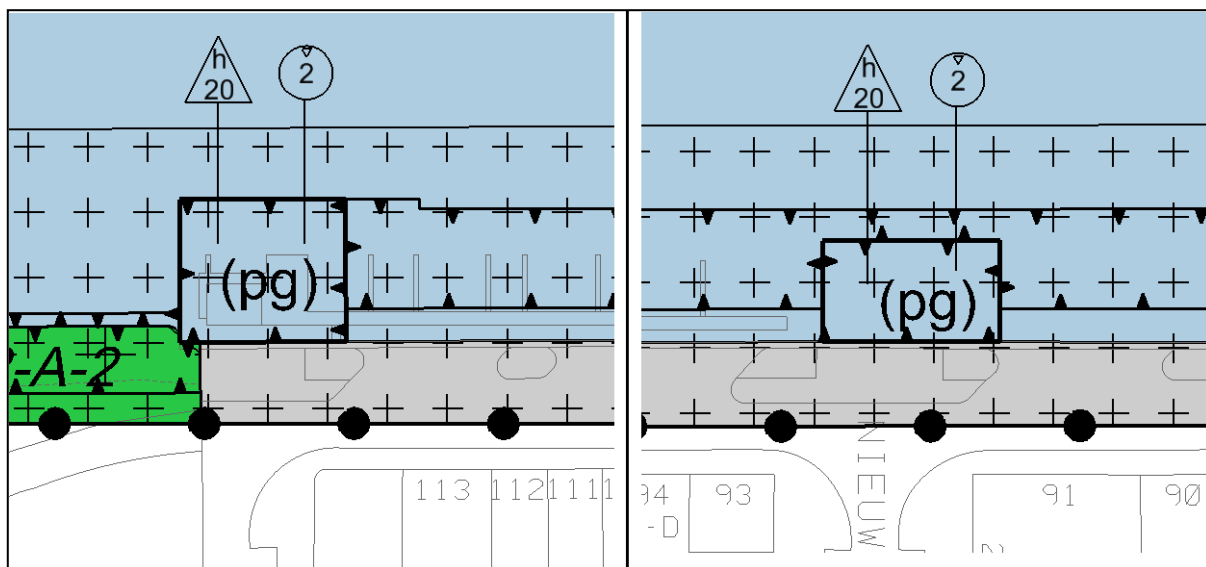
De op te heffen parkeerplaatsen moeten zich in de nabijheid van de garage bevinden. Daarvoor is het verzorgingsgebied van de garage bepaald, waarbinnen de op te heffen plaatsen in de toetsing kunnen worden betrokken. Een kaartje met het verzorgingsgebied is als bijlage bij de planregels opgenomen. In 2010 is het Go/No go besluit genomen voor de Singelgrachtgarage Marnix, in dat jaar is ook het referendum over dat besluit gehouden. Vanaf 1 juli 2010 is bijgehouden hoeveel parkeerplaatsen zijn opgeheven. Als startmoment voor het opheffen van parkeerplaatsen wordt daarom 1 juli 2010 gehanteerd.

Sinds 1 juli 2010 zijn er bij herprofileringen binnen het verzorgingsgebied al parkeerplaatsen opgeheven die zullen worden gecompenseerd in de Singelgrachtgarage Marnix (zie paragraaf 6.2 van deze toelichting). Deze plaatsen dienen te worden betrokken bij de toetsing aan de voorwaarde dat voldoende parkeerplaatsen opgeheven dienen te zijn bij ingebruikname van de parkeergarage. Gelet op de reeds beschikbare plannen is deze regel uitvoerbaar.

¹⁸ Een constructie voor de stalling van een scootmobiel of een daarmee te vergelijken hulpmiddel voor invaliden en mindervaliden.

In de regels is bepaald dat de parkeergarage uit maximaal 3 ondergrondse parkeerlagen mag bestaan. De diepte van de constructie van de parkeergarage mag op een diepte van maximaal 26 meter onder NAP liggen. De minimale diepte bedraagt -2,9 meter NAP om de doorvaart te waarborgen. Er is daarbij aangegeven dat het maximaal 3 parkeerlagen betreft. Hierdoor wordt voorkomen dat onbedoeld minder parkeerlagen mogelijk zijn, doordat bijvoorbeeld een tussenvloer van het trappenhuis wordt beschouwd als bouwlaag.

Aan de zijde van de Marnixkade mogen 2 entreevoorzieningen worden gerealiseerd in het water met een oppervlakte van 20 m² per entreevoorziening. Dit betreft in beide gevallen een open trap met omheining, dus geen bovengrondse gebouwen. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter, gemeten vanaf het straatpeil van de Marnixkade.



Afbeeldingen: uitsneden van de planverbeelding: entreevoorzieningen voor voetgangers in het water aan de zijde van de Marnixkade

Op een aantal plekken zijn ligplaatsen voor vaartuigen toegestaan op basis van de voorheen geldende bestemmingsplannen “Jordaan” en “Westerpark Zuid”. Deze planologische rechten zijn in dit bestemmingsplan overgenomen door de ligplaatsen en de jachthaven nader op de verbeelding aan te duiden.

Jachthaven

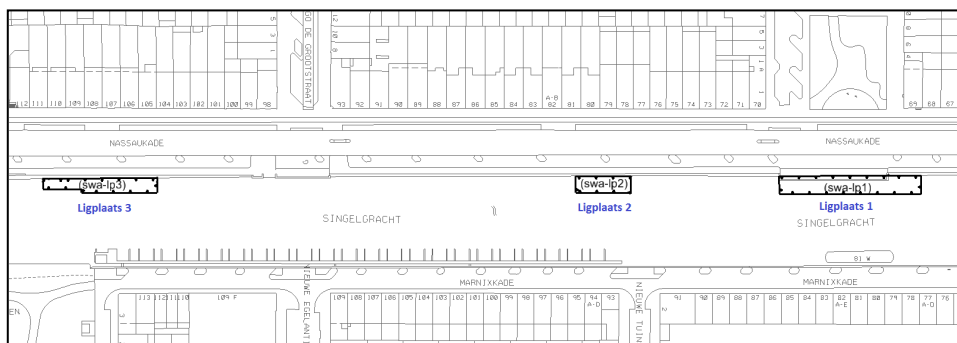
De jachthaven is aangeduid als “jachthaven”. Daarbij is het maximum aantal ligplaatsen (78) vastgelegd. De bouwhoogte van de drijvende steigers bij de jachthaven bedraagt maximaal 0,5 meter ten opzichte het waterpeil.

Ligplaatsen passagiersvaartuigen

Aan de Nassaukade zijn drie ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toegestaan. Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn deze ligplaatsen genummerd, van noord naar zuid genummerd 1, 2 en 3:

- * ligplaats 1 aangeduid met “specifieke vorm van water – 1”: een steiger met maximaal 20 passagiersvaartuigen en 1 serviceboot, waar alleen steigers (geen bergingen) zijn toegestaan;
- * ligplaats 2 aangeduid met “specifieke vorm van water – 2”: een rederij waar geen bergingen zijn toegestaan;
- * ligplaats 3 aangeduid met “specifieke vorm van water – 3”: een rederij met een ligplaats voor twee passagiersvaartuigen, waar zowel steigers als maximaal één berging is toegestaan van 15 m² (bouwhoogte 3 meter).

Op de afbeelding is de ligging van de ligplaatsen weergegeven.



Afbeelding: ligging ligplaatsen passagiersvaartuigen aan de zijde van de Nassaukade

Woonboten

De ligplaatsen voor de woonboten aan de Marnixkade zijn aangeduid met “woonschepenligplaats”. Binnen die zone zijn conform de huidige situatie maximaal 2 ligplaatsen voor woonschepen toegestaan. Het betreft één woonark en één woonvaartuig. De maatvoering van beide schepen is vastgelegd waarbij de maatvoering uit de Botenrichtlijn 2014 is aangehouden:

- * voor een woonvaartuig: lengte: 22.50 meter, breedte: 5.00 meter en hoogte: 2.50 meter.
- * voor een ark: lengte: 20.00 meter, breedte: 5.00 meter, hoogte: 2.50 meter.

Bij de woonboten aan de Marnixkade zijn geen tuinen en erfafscheidingen toegestaan, gelet op de beperkte beschikbare ruimte op de kade en de wens om het zicht op de Singelgracht zoveel mogelijk in stand te laten.

Ventilatievoorziening

Bij het Tweede Marnixplantsoen wordt de uitblaasopening van de ventilatievoorzieningen van de parkeergarage mogelijk gemaakt. Deze zal zoveel mogelijk geïntegreerd worden in het talud van het plantsoen. Om bij de nadere technische uitwerking nog enige marge te hebben, is bepaald dat de ventilatievoorzieningen ook tot maximaal 1 meter het water in mogen worden gebouwd. In de planregels is daarom voor de ventilatievoorzieningen in het water een hoogte van 2 meter ten opzichte van de waterlijn aangehouden zodat een zelfde bouwhoogte (1 meter) als op het land kan worden gerealiseerd.

Bomenrij Nassaukade

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State op 19 september 2018 is in de planregels bepaald dat de bomenrij langs de Nassaukade niet gekapt of verplaatst mag worden vanwege de bouw van de parkeergarage. Daarbij is verwezen naar een kaartbijlage bij de planregels. De drie bomen langs de Nassaukade die moeten worden gekapt als gevolg van de ondergrondse in- en uitrit zijn van deze bepaling uitgezonderd.

Artikel 7 en 8 – Waarde archeologie 1 en 2

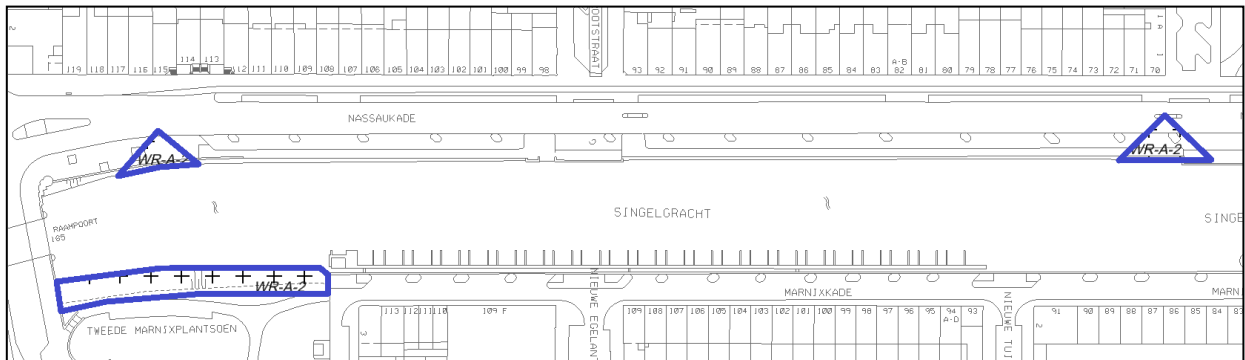
In het archeologisch bureauonderzoek (zie ook hoofdstuk 10) zijn meerdere zones aangegeven waar een hoge archeologische verwachting geldt: het Frederik Hendrikplantsoen, de Singelgracht en een deel van de kades aan de zijde van de Marnixkade en de Nassaukade.

Frederik Hendrikplantsoen

Het Frederik Hendrikplantsoen heeft op grond van het archeologisch bureau onderzoek tevens de dubbelbestemming “Waarde – archeologie 1”. Op grond van deze dubbelbestemming is een omgevingsvergunning nodig voor werkzaamheden die dieper dan 2,50 meter beneden maaiveld worden uitgevoerd en een groter oppervlak hebben dan 500 m².

Nassaukade en Tweede Marnixplantsoen

Een klein deel van de kade aan de Nassaukade alsmede de rand van het Tweede Marnixplantsoen hebben de dubbelbestemming “Waarde – archeologie 2”. Voor deze gronden geldt de vergunningplicht voor werkzaamheden die dieper dan 0,50 meter beneden maaiveld worden uitgevoerd en een groter oppervlak hebben dan 50 m². Voor beide gevallen geldt dat deze vergunningplicht niet geldt als uit nader archeologisch onderzoek zou blijken dat er geen archeologische resten te verwachten zijn. Op de afbeelding is aangegeven welke delen zijn bestemd als “Waarde – archeologie 2”.



Afbeelding: plekken waar de dubbelbestemming “Waarde-archeologie 2” van toepassing is.

Singelgracht

In het onderzoek van 2011 was voor de bodem van de Singelgracht nog een archeologische verwachting vastgesteld. Bij een nader onderzoek¹⁹ is vastgesteld dat er geen archeologisch waardevolle resten op de bodem van de Singelgracht te verwachten zijn. Om die reden is er voor de Singelgracht zelf geen archeologische dubbelbestemming opgenomen.

Monumentenwet

De zones die geen of een lage archeologische verwachting hebben zijn in dit bestemmingsplan niet voorzien van een dubbelbestemming. Op grond van de Monumentenwet is een initiatiefnemer verplicht om het bevoegde gezag in te schakelen als er, ondanks de lage archeologische verwachting, waardevolle archeologische resten worden aangetroffen. Daarmee zijn de archeologische waarden in dit bestemmingsplan in voldoende mate verankerd.

Artikel 9 – Waarde – Cultuurhistorie

In overeenstemming met het aangrenzende bestemmingsplan Westelijke Binnenstad is het gedeelte van het plangebied dat onderdeel is van het beschermde stadsgezicht voorzien van de dubbelbestemming “Waarde-Cultuurhistorie”. De grens ligt in het midden van de Singelgracht. In de regels is bepaald dat deze gronden tevens zijn bestemd voor het behoud, herstel en versterking van de met het beschermde stadsgezicht verbonden cultuurhistorische en architectonische waarden. Deze waarden worden door de bouw van de ondergrondse parkeergarage en de toegangsvoorzieningen voor voetgangers van beperkte omvang en aantal niet wezenlijk aangetast.

¹⁹ Brief gemeente Amsterdam Bureau Monumenten en Archeologie over archeologische vrijgave grachtbodem, 30 oktober 2013

HOOFDSTUK 18 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Kosten parkeergarage

Uitgangspunt is dat de voorbereidingskosten van de garage (planvorming) worden gedekt door de gemeente Amsterdam.

Voor de overige voorbereidingskosten, uitvoeringskosten en exploitatiekosten van de parkeergarage zal door middel van een uitvoeringsbesluit een nieuw krediet bij de gemeenteraad worden aangevraagd. Dit besluit zal worden genomen voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Bij het overdrachtsbesluit in het College van B&W (juli 2016) is bepaald dat de beoogde dekking voor dit krediet het Stedelijk Mobiliteitsfonds is. Hierin zijn voldoende middelen beschikbaar voor de bouw van de garage. Het nieuwe Kredietbesluit dient ter vervanging van de eerder genomen kredietbesluiten van stadsdeel Centrum en West.

Kosten herinrichting openbare ruimte

De budgetten voor de herinrichting van de Frederik Hendrikbuurt in Stadsdeel West zijn opgenomen in het Stedelijk Mobiliteitsfonds en daarmee gedekt. Ook is een budget in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP 2017-2020) opgenomen voor de herinrichting in de Noordelijke Jordaan in Stadsdeel Centrum. Dit budget wordt gedekt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds. Bij de jaarlijkse actualisatie van het MIP moet de dekking worden bevestigd. Nieuwe aanvragen zullen eveneens via het MIP lopen.

Planschade

In het kader van dit bestemmingsplan is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd. Daarbij is de nieuwe planologische situatie conform het ontwerpbestemmingsplan vergeleken met de thans vigerende bestemmingsplannen. Uit de bij de analyse behorende bezonningsstudie is gebleken dat de entreevoorzieningen op de maatgevende data vanwege de beperkte omvang en bouwhoogte niet zorgen voor extra schaduw op de bestaande woningen. Ook voor andere planschadegevoelige aspecten (privacy, uitzicht) is geconstateerd dat er naar verwachting geen sprake zal zijn van planschade die voor vergoeding in aanmerking komt.

Eigendomsverhoudingen

De Gemeente Amsterdam heeft een voorkeur om buurtgarages zelf in eigendom te houden. Op deze manier is de gemeente er van verzekerd dat zij nu en in de toekomst eisen kan stellen ten aanzien van het gebruik van de garage.

Exploitatieplan Wro

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. In afwijking van het eerste lid kan de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet bepaald worden of een exploitatieplan vastgesteld moet worden. Er is geen kostenverhaal aan de orde omdat de grond eigendom van de gemeente is. Er is daarom geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan.

HOOFDSTUK 19 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

19.1 Planvorming vanaf 2009 tot nu

Het project kent een lange voorgeschiedenis van planvorming, overleg en besluitvorming. In deze paragraaf is de totstandkoming van het plan en de bijbehorende planvorming en overleg samengevat. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in de bijlagen bij dit bestemmingsplan²⁰.

Nota van Uitgangspunten (2009)

In 2009 is door de toenmalige stadsdelen Centrum en West gezamenlijk een Nota van Uitgangspunten opgesteld. In de Nota van Uitgangspunten is de benodigde omvang van de parkeergarage bepaald en zijn de alternatieve locaties onderzocht. Over de Nota van Uitgangspunten is inspraak gevoerd in de vorm van een informatieavond in april 2009 en bijeenkomsten met een klankbordgroep waar zowel bewoners als ondernemers zitting in hadden. De nota van uitgangspunten is zowel door de stadsdeelraad van Centrum als van West vastgesteld in juni 2009.

Integraal programma van Eisen (2010)

Na de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten is een Integraal Programma van Eisen opgesteld. Daarin zijn de eisen ten aanzien van de parkeergarage opgenomen, is een voorkeursvariant bepaald en zijn de ruimtelijke effecten van de voorkeursvariant onderzocht. Na bestuurlijke instemming is in november 2009 inspraak gehouden. In deze periode zijn bewoners van West en Centrum en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen. Op 12 november 2009 is een informatieavond gehouden.

Inrichtingsplan Frederik Hendrikplantsoen (2012-2013)

Voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen, waar de in- en uitrit van de parkeergarage onderdeel van is, is vanaf maart 2012 in coproductie met bewoners gewerkt aan een inrichtingsplan. De kaders hiervoor zijn in 2012 door de stadsdeelraad vastgesteld in een VO en in 2013 verder uitgewerkt in een definitief ontwerp (DO). Over dit DO heeft inspraak plaatsgevonden.

Visie op de voetgangersentrees (2013-2014)

Eind 2013 naar aanleiding van discussie met bewoners en de Commissie voor Welstand Monumenten (CWM) een integrale visie gemaakt op de inpassing van de voetgangersentrees en ventilatievoorziening. In de integrale Visie is een voorkeur uitgesproken voor situering van 6 (nu 5) huisjes als voetgangersentrees aan beide zijden van de gracht op de kade. De integrale visie is bij de ter visie legging bij het ontwerpbestemmingsplan (februari 2014) gevoegd. Over de visie is overleg gevoerd met bewoners en de klankbordgroep.

Ontwerpbestemmingsplan (2014)

Het ontwerpbestemmingsplan “Singelgrachtgarage Marnix” is vanaf donderdag 20 februari 2014 ter visie gelegd. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Op 4 maart 2014 is een informatieavond georganiseerd waarbij iedereen de gelegenheid heeft gehad om informatie over het bestemmingsplan en de als bijlagen bij het bestemmingsplan opgenomen onderzoeken in te winnen. Op de informatieavond zijn circa 100 bezoekers geweest.

²⁰ Zie notitie “Beschrijving voorgeschiedenis planvorming van 2009 tot nu”.

19.2 Vooroverleg

Technische adviescommissie Hoofdgroenstructuur

Het Frederik Hendrikplantsoen is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en daarin aangewezen als “stadspark”. In het kader van het op 17 juli 2012 vastgestelde “Voorlopige ontwerp Plus Herinrichting Frederik Hendrikplantsoen”, waar de plek van de entree van de parkeergarage in is meegenomen, is een advies gevraagd van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). De TAC heeft een pré-advies uitgebracht (17 februari 2012) en een definitief advies gegeven (28 juni 2012). De TAC heeft aangegeven dat het Voorlopige Ontwerp inpasbaar is in de hoofdgroenstructuur. Daarbij is aangegeven dat voor wat betreft de entree van de parkeergarage de detaillering de kwaliteit voor de inpasbaarheid zal bepalen.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Over het voorontwerp is conform het artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schriftelijk overleg gevoerd met de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;
2. Gemeente Amsterdam, RVE Ruimte en Duurzaamheid
3. Gemeente Amsterdam, Monumenten en Archeologie;
4. Waternet.

Waternet heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan. De RVE Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam heeft geconcludeerd dat het voorontwerpbestemmingsplan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en de Mobiliteitsaanpak.

Monumenten en Archeologie heeft aangegeven dat beleidsvariant 9, van toepassing op de Singelgracht, niet is opgenomen in verbeelding en regels. Verzocht is dit alsnog te doen. De opmerking is niet overgenomen omdat conform het archeologisch onderzoek is aangegeven dat voor de waterbodem een lage archeologische verwachting geldt. Als er bij de aanleg van de parkeergarage desondanks archeologisch waardevolle resten worden aangetroffen geldt er op grond van de Monumentenwet een meldingsplicht. Op deze wijze zijn de mogelijk archeologische waardevolle elementen voldoende beschermd. Monumenten en Archeologie heeft verzocht de tekst ten aanzien van het beschermde stadsgezicht aan te vullen en heeft daartoe een tekstvoorstel meegestuurd. Dit tekstvoorstel is in de toelichting verwerkt. Monumenten en Archeologie is vervolgens betrokken bij het opstellen van de Visie op de inpassing en bij het ontwerp van de entreevoorzieningen voor voetgangers (zie ook hoofdstuk 19).

19.3 Inspraak

In juni 2008 is een eerste informatiebijeenkomst georganiseerd. Dit was in fase 1 van het project: bij de startnotitie. Ook in de fase 2, Nota van Uitgangspunten is een informatiebijeenkomst voor omwonenden georganiseerd. Deze vond plaats op 25 maart 2009. Hierop volgend was van 8 april tot en met 29 april 2009 nog een periode van inspraak op de Nota van uitgangspunten. Op 20 april 2009 is een inspraakavond georganiseerd. Zowel over de informatieavonden als over de inspraakavond zijn alle inwoners van de Frederik Hendrikbuurt en de Noord –Jordaan (10.000 huishoudens) middels een huis-aan-huisbrief en de stadsdeelkrant geïnformeerd.

Uitgebreide projectinformatie is te vinden op de projectwebsite van de gemeente Amsterdam. De verschillende documenten (Nota van Uitgangspunten en Integraal Programma van Eisen) en alle bijbehorende onderzoeken zijn daar raadpleegbaar.

In de fase van de Nota van Uitgangspunten is een klankbordgroep geformeerd, waarin een groep van circa 18 omwonenden en belanghebbenden meer diepgaand kon meedenken over de plannen voor de garage. Ook bij de totstandkoming van het Integraal Programma van Eisen heeft zeer intensieve communicatie plaatsgevonden met de klankbordgroep. Een drietal bijeenkomsten hiervan (meet the expert) waren ook toegankelijk voor andere geïnteresseerden en omwonenden. Tijdens deze bijeenkomsten konden mensen vragen stellen aan de onderzoeksbureaus over de thema's bomen, verkeerseffecten en bouwkundige aspecten. Hiernaast is een drietal excursies georganiseerd naar parkeergarages die raakvlak hadden met dit project. Tijdens de fase van het Kredietbesluit betrof het veel technisch en financieel onderzoek waar bewoners niet bij betrokken zijn. Wel is informatie huis-aan-huisbrieven, stadsdeelkrant en internet verspreid.

Over de entreevoorzieningen voor de voetgangers is in de periode februari 2013 tot mei 2014 samengewerkt in een werkgroep met architect, projectteam en bewoners. Dit heeft geleid tot een door de bewoners gedragen ontwerp waarbij er twee entreehuisjes op de kade worden gebouwd, twee entrees als open trap in het water en één entree in de vorm van een trap in de kade.

Conform de Algemene inspraakverordening (2016, 63/168), gepubliceerd op 11 maart 2016 moet bij een nieuw beleidsvoornemen in principe inspraak worden gevoerd, tenzij het beleidsvoornemen rechtstreeks voortvloeit uit een beleidsvoornemen waarover al inspraak heeft plaatsgevonden. In geval van dit bestemmingsplan heeft er over het voornemen tot de bouw van de parkeergarage al inspraak plaatsgevonden, onder andere bij de Nota van Uitgangspunten. In overeenstemming met de inspraakverordening is er om die reden geen aparte inspraak over het bestemmingsplan gehouden. Wel heeft het ontwerpbestemmingsplan in februari 2014 ter visie gelegen waarbij een informatieavond is georganiseerd en een ieder in de gelegenheid is geweest om te reageren. Ook dit ontwerpbestemmingsplan zal opnieuw ter visie worden gelegd waarbij een ieder een zienswijze kan indienen, zie verder paragraaf 19.4.

Tijdelijke verplaatsing jachthaven, woonboten en ligplaatsen pleziervaartuigen

Voor de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix is het nodig dat de huidige functies op het water (ligplaatsen voor woonboten, pleziervaartuigen, bedrijfsvaartuigen en jachthaven) tijdelijk worden verplaatst. Voor alle bedrijfsfuncties is een locatie gevonden in de Singelgracht, tussen de Elandsgracht en de Rozengracht. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel West heeft op 17 december 2013 ingestemd met de tijdelijke locatie. Uitgangspunt daarbij is dat alle functies na voltooiing van de parkeergarage terugkeren. Met de verschillende betrokkenen is en wordt hierover overleg gevoerd. De woonboten zullen tijdelijk naar een andere ligplaats worden verplaatst.

19.4 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Terinzagelegging eerdere ontwerpbestemmingsplan februari 2014

In februari 2014 heeft het eerdere ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Een ieder is toen in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Op 4 maart 2014 is een informatieavond georganiseerd waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om informatie over het bestemmingsplan en de als bijlagen bij het bestemmingsplan opgenomen onderzoeken in te winnen. Op de informatieavond zijn circa 100 bezoekers geweest. Er zijn 72 schriftelijke zienswijzen ingediend, een deel van de zienswijzen is namens twee of meerdere personen ingediend.

De ingediende zienswijzen hadden betrekking op de volgende onderwerpen:

- nut en noodzaak van de parkeergarage;
- het ontbreken van het maatschappelijk draagvlak;
- de wijze waarop de communicatie heeft plaatsgevonden;
- de beleidsmatige onderbouwing;
- de wijze waarop de bouw en exploitatie van de garage wordt bekostigd;
- de plek, het aantal en de omvang van de entreevoorzieningen voor voetgangers;
- de inpassing van de in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen;
- het verzorgingsgebied en de bereikbaarheid voor gebruikers;
- de verkeersveiligheid en sociale veiligheid in de garage;
- de plekken waar parkeerplaatsen op straat worden opgeheven;
- inrichting van de openbare ruimte aan de Nassaukade en Marnixkade;
- ecologie: het kappen van bomen, TAC en Flora- en Faunawet;
- luchtkwaliteit, geluidhinder, archeologie
- verkeerskundige aspecten; zowel verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid;
- waterhuishoudkundige aspecten;
- tijdelijke verplaatsing bestaande ligplaatsen;
- schade aan omliggende panden door de bouw.

Een deel van de zienswijzen heeft geleid tot aanvullend onderzoek, nader overleg met bewoners en tot aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan, dat niet voor besluitvorming is aangeboden aan de gemeenteraad. De wijzigingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen in 2014 zijn in het voorliggende bestemmingsplan verwerkt. Het betreft de volgende aanpassingen:

1. Het aantal en de omvang van de entreevoorzieningen voor voetgangers is aangepast:
 - a. het aantal entreevoorzieningen voor voetgangers met een bovengronds gebouw is verlaagd van 6 naar maximaal 2. Eén bovengrondse entreevoorziening wordt gebouwd naast het Marnixbad, aan de zijde van de Marnixkade. De andere bovengrondse entreevoorziening wordt aan de zijde van de Nassaukade gebouwd op de loswal, ter hoogte van het Van Oldenbarneveldtplein.
 - b. de maximum oppervlakte van de entreegebouwen is verlaagd van 35 m² naar 25 m². De maximum bouwhoogte blijft 4,50 meter.
 - c. de 3 overige entreevoorzieningen voor voetgangers worden uitgevoerd als een open trap met een omheining (valbeveiliging). De redenen hiervoor zijn:
 - aan de zijde van de Nassaukade kunnen deze gelet op de beschikbare ruimte worden gebouwd op de kade. Hiermee zijn de cultuurhistorische belangen gediend om het water vrij te houden van bebouwing;
 - aan de zijde van de Marnixkade worden maximaal 2 voetgangersentrees gebouwd in het water, naast de steigers van de jachthaven. De ruimte op de kade is aan deze zijde beperkt. Met het realiseren van de entreevoorzieningen in het water (met een loopbrug naar de kade) wordt de beschikbare ruimte niet aangetast en kunnen de bomen blijven staan.

2. De planregeling voor de in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen is aangepast, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het bovengrondse deel en het ondergrondse deel van de in- en uitrit. De mogelijkheden om bovengrondse in- en uitritten te realiseren zijn daarbij beperkt tot het gedeelte aan de zijde van de bestaande weg door het plantsoen.
3. Om te voorkomen dat de parkeergarage (in theorie) in meer dan 3 ondergrondse lagen wordt gebouwd en daarmee de bevindingen van de waterhuishoudkundige onderzoeken niet meer actueel zijn, is in de planregels aanvullend bepaald dat de parkeergarage uit maximaal 3 ondergrondse lagen mag bestaan tot een maximale bouwdiepte van -26 meter NAP.
4. De bestemming van de zone langs de Nassaukade die zal worden ingericht als wandelpromenade is gewijzigd van "Verkeer-2" naar "Groen" om daarmee te waarborgen dat deze promenade niet als verkeersruimte wordt ingericht.
5. De mogelijkheid om scootmobiel te stallen in de bestemming "Verkeer-2" is geschrapt uit de planregels.

Daarnaast is de plantoelichting naar aanleiding van de zienswijzen op diverse punten aangepast en aangevuld.

Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan 2017

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 6 april 2017 opnieuw ter inzage gelegd en gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder is in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen. Op 18 april 2017 is een informatieavond gehouden over het ontwerpbestemmingsplan. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 18 zienswijzen ingediend, waarvan 3 niet tijdig. De zienswijzen zijn beantwoord in een nota van beantwoording. Naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan op één punt aangepast, in de zin dat de aanduiding "swa-1" met 2,40 meter is verbreed, één en ander conform een verleende ligplaatsvergunning.