



Jaar 2012
Afdeling 3A
Nummer 212/1089
Publicatiedatum 28 december 2012
Agendapunt 11
Datum besluit B&W 16 oktober 2012

Onderwerp

Vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan Driehoek Kop Java, 2012

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 16 oktober 2012
(Gemeentebld afd. 1, nr. 1089),

Besluit:

1. het Stedenbouwkundig Plan (SP) Driehoek Kop Java, d.d. 10 september 2012, vast te stellen, waarbij het SP de volgende inhoudelijke hoofdlijnen kent: een hotel van maximaal 12.500 m², waarbinnen minimaal 250 m² en maximaal 500 m² café en/of restaurant, en de daarbij behorende ondergrondse parkeergarage;
2. in te stemmen met de keuze om de bouwhoogte van het hotel deels op 18 meter en deels op 30 meter vast te stellen, hetgeen betekent dat er een nieuw bestemmingsplan gemaakt moet worden;
3. in te stemmen met de bijbehorende bijlage 'Financiële paragraaf Driehoek Kop Java, d.d. 8 mei 2012, inclusief de bijlage Risicoanalyse Driehoek Kop Java' (plannummer 480.18) (kabinet);
4. in te stemmen met het ter beschikking stellen van een krediet voor het plan Kop Java-eiland (plannummer 480.18) van € 2,5 miljoen (prijspeil 2012, exclusief BTW en inclusief 20% inflatiecorrectie) en met een looptijd van 7 jaar;
5. de directeur van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) te belasten met het beheer van het krediet;
6. in te stemmen met de start van een selectieproces om een ontwikkelende partij te selecteren;

7. de geheimhouding die door het college van burgemeester en wethouders op de bijlagen 'Financiële paragraaf Driehoek Kop Java, d.d. 8 mei 2012, inclusief de bijlage Risicoanalyse Driehoek Kop Java' en het 'Toetsingsadvies OGA, d.d. 21 mei 2012' is opgelegd, te bekrachtigen.

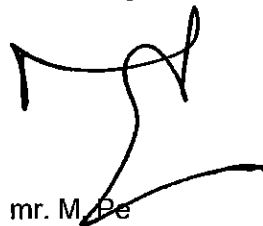
*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 19 december 2012.*

De plv. voorzitter



mr. S.H.M. Ornstein

De raadsgriffier



mr. M. Pe



stedenbouwkundig plan **driehoek** kop java

colofon

Dit Stedenbouwkundig Plan is gemaakt door de dienst
Ruimtelijke Ordening in opdracht van Projectbureau
Zuidelijke IJever.

Amsterdam, september 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding		
	1.1	Inleiding	p. 3
	1.2	Plangebied	p. 3
2	Context		p. 5
3	Stedenbouwkundig plan		
	3.1	Programma	p. 7
	3.2	Bebouwing	p. 9
	3.3	Effecten van hogere bebouwing	p. 11
	3.4	Openbare ruimte	p. 19
	3.5	Verkeer	p. 21
	3.6	Welstand	p. 23
4	Milieu-planologie		
	4.1	Wet milieubeheer	p. 25
	4.2	Duurzaamheid	p. 25
	4.3	Geluid	p. 25
	4.4	Externe veiligheid	p. 26
	4.5	Luchtkwaliteit	p. 28
	4.6	Materiaalgebruik	p. 28
	4.7	Water	p. 28
	4.8	Vuilinzameling	p. 28
	4.9	Bodemkwaliteit	p. 28
	4.10	Archeologie	p. 29
	4.11	Cultuurhistorische waarden	p. 29
	4.12	Luchthavenindelingsbesluit	p. 29
	4.13	MER/MER-beoordeling	p. 29
	4.14	Flora en faunawet	p. 29
	Bijlagen		
	Bijlage 1:	Planning	p. 31
	Bijlage 2:	Financiën	p. 31
	Bijlage 3:	Kabels en leidingen	p. 33
	Bijlage 4:	Bestemmingsplan	p. 35



De Kop van het Java-eiland onderverdeeld in Strook en Driehoek. De rode lijn geeft het plangebied van dit Stedenbouwkundig Plan aan.

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Sinds 1 juni 2001 werkt Projectbureau Zuidelijke IJoever aan het grootstedelijk project Kop Java-eiland. Het stadsdeel Oost is verantwoordelijk voor het overige deel van het Java-eiland.

Op 16 februari 2000 heeft de gemeenteraad de Startnotitie Kop Java vastgesteld. Hierin wordt de Kop Java onderverdeeld in een langwerpige strook uitlopend in het IJ ('de Strook') en een driehoekige locatie direct ten westen van de Jan Schaeferbrug ('de Driehoek').

Het gemeentebestuur heeft voor de Strook zeer hoge ambities vanwege het uitzicht, de ligging in de stad en aan het water. Daarom geldt hiervoor een eigen planvorming procedure, los van de ontwikkeling van de Driehoek. De raad heeft bepaald dat er hoogstens tijdelijke invullingen worden toegelaten. Een definitieve invulling zal van een grootse internationale allure moeten zijn.

De ambities voor de Driehoek zijn eveneens hoog. Het bestemmingsplan geeft aan dat er cityondersteunende functies komen. In de Startnotitie is vastgelegd dat de Driehoek zal worden bestemd voor een hotel met publieksfuncties.

Op 25 juni 2008 heeft de gemeenteraad bepaald dat de brede school (die met een tijdelijk gebouw gehuisvest was in de Driehoek) geïntegreerd moest worden samen met een hotel in de Driehoek. De tijdelijke school mocht, ten behoeve van de nieuwbouw, tot medio 2014 op de Strook Kop Java worden gehuisvest. Over dit SP heeft op 29 oktober 2009 een inspraakavond plaatsgevonden. Dit SP is toen niet verder de besluitvorming ingegaan.

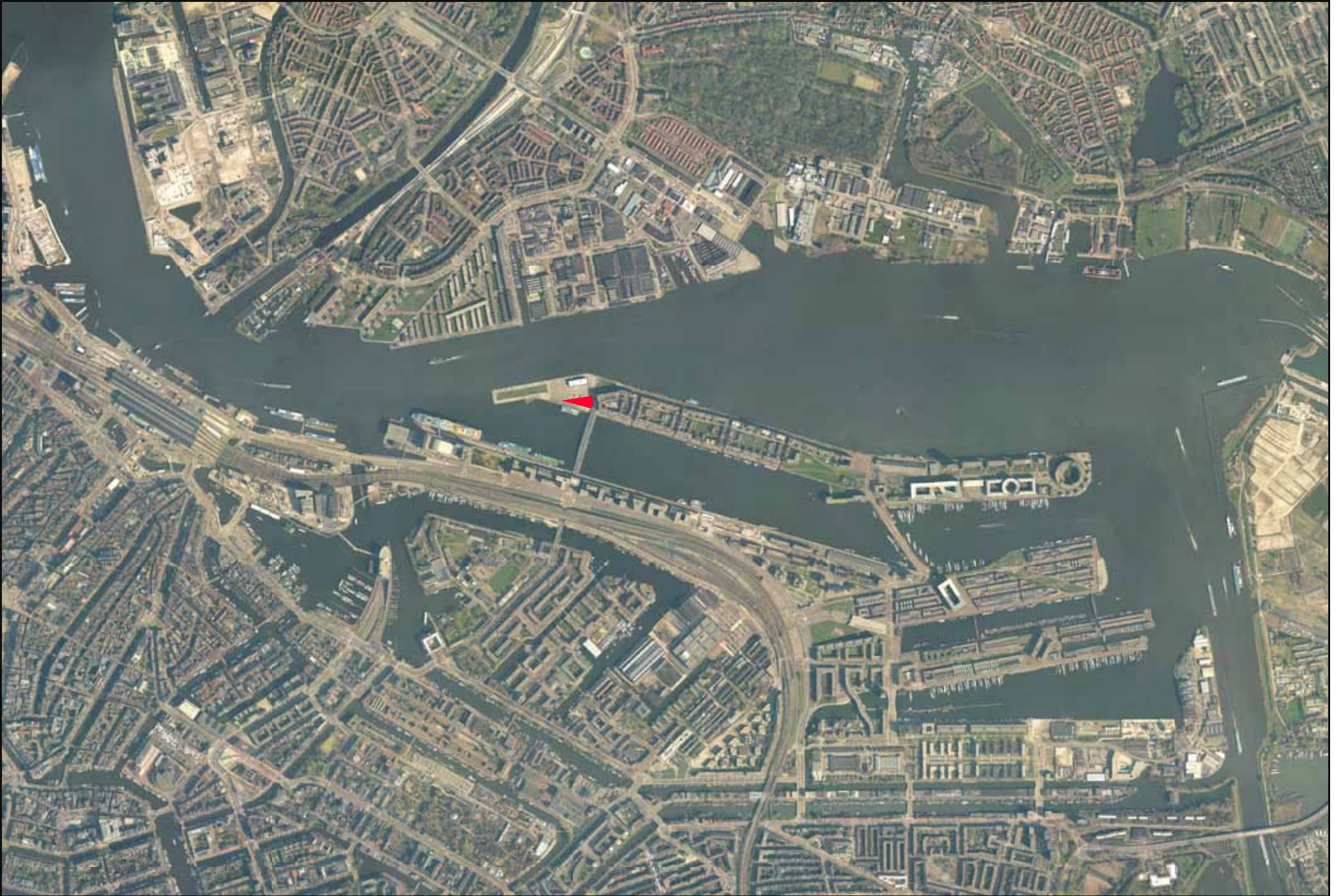
Vanwege de teruglopende leerlingenaantallen in het Oostelijk Havengebied is de noodzaak om een school op de Kop Java te realiseren vervallen. Daarnaast is het integreren van een school en een hotel in één gebouw niet optimaal gebleken. Op 13 juli 2011 heeft de gemeenteraad besloten dat het stadsdeel Oost haar schoolgebouw, dat tijdelijk op de Strook gesitueerd is, uiterlijk 2020 moet verwijderen. De school zal dan naar zijn definitieve huisvesting aan de Oostelijke Handelskade gaan. In de Driehoek Kop Java is daarom geen school opgenomen. De stedenbouwkundige opgave voor de Driehoek is het afmaken van het Java-eiland. De bebouwing krijgt een driehoekige vorm door de rooilijnen van de bestaande bebouwing door te zetten.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit de Driehoek zoals aangegeven in de tekening op pagina 2. De Strook maakt geen deel uit van dit Stedenbouwkundig Plan. Binnen het plangebied ligt het exploitatiegebied. De exploitatiegrens valt samen met de kade: de horizontale kade (dekstenen) behoren wel tot het exploitatiegebied de verticale kade niet.



Exploitatiegebied



Luchtfoto met de driehoekige bebouwing

2 Context

De gemeenteraad heeft in 1990 besloten om de Kop van het Java-eiland te bestemmen voor 'city-ondersteunende functies, stedelijke publiekstrekkers met een functie voor Amsterdammers, toeristen en overige bezoekers' uit: Nota van Uitgangspunten, 1990.

Driehoek

Voor de Driehoek werd de ambitie van cityondersteunende functie vertaald in de bestemming van hotel met publieksfuncties. Daarmee vormt het een schakel tussen de Strook en de bestaande stad. De aangrenzende bebouwing van het Java-eiland, bestaat uit stedelijke woonbebouwing, met bedrijvigheid en incidentele horeca op de begane grond.

Strook

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft daaropvolgend besloten: 'Voor de Strook heeft het gemeentebestuur hoge ambities. Het is een bijzonder stuk Amsterdam dat op een bijzondere manier moet worden ingevuld. Na uitgebreid en intensief maatschappelijk debat in 2000 is bestuurlijk besloten dat de Strook moet worden ingevuld met een hoogwaardige stedelijke publieksfunctie. Vanwege de unieke ligging van de locatie, de vorm en het uitzicht, is het gewenste publieke karakter van de mogelijke functie cruciaal. Met publiek karakter wordt bedoeld dat het voor iedereen – Amsterdammers, niet Amsterdammers, toeristen, etc. – toegankelijk is. Besloten is de Strook te re-

serveren als 'nader uit te werken gebied' totdat een dergelijke functie met grootstedelijke allure zich aandient.

De potenties van de Strook werden duidelijk door de prijsvraag die Arcam uitschreef in 1999 onder de noemer '100 ideeën voor de Kop Java'. De oproep luidde: 'Het Java-eiland is vrijwel klaar, maar voor de westpunt zijn nog geen concrete plannen. Wat moet er komen op deze strook van 2,5 hectare? Waar is Amsterdam mee gediend op deze unieke plek? Een bijzonder gebouw zoals het Sydney Opera House in Australië? Een nationaal symbool, zoals het Vrijheidbeeld in New York? Of juist ruim baan voor recreatie in de vorm van een park of zwembad? Eén ding is zeker: de gemeente wil iets waar heel Amsterdam wat aan heeft'.



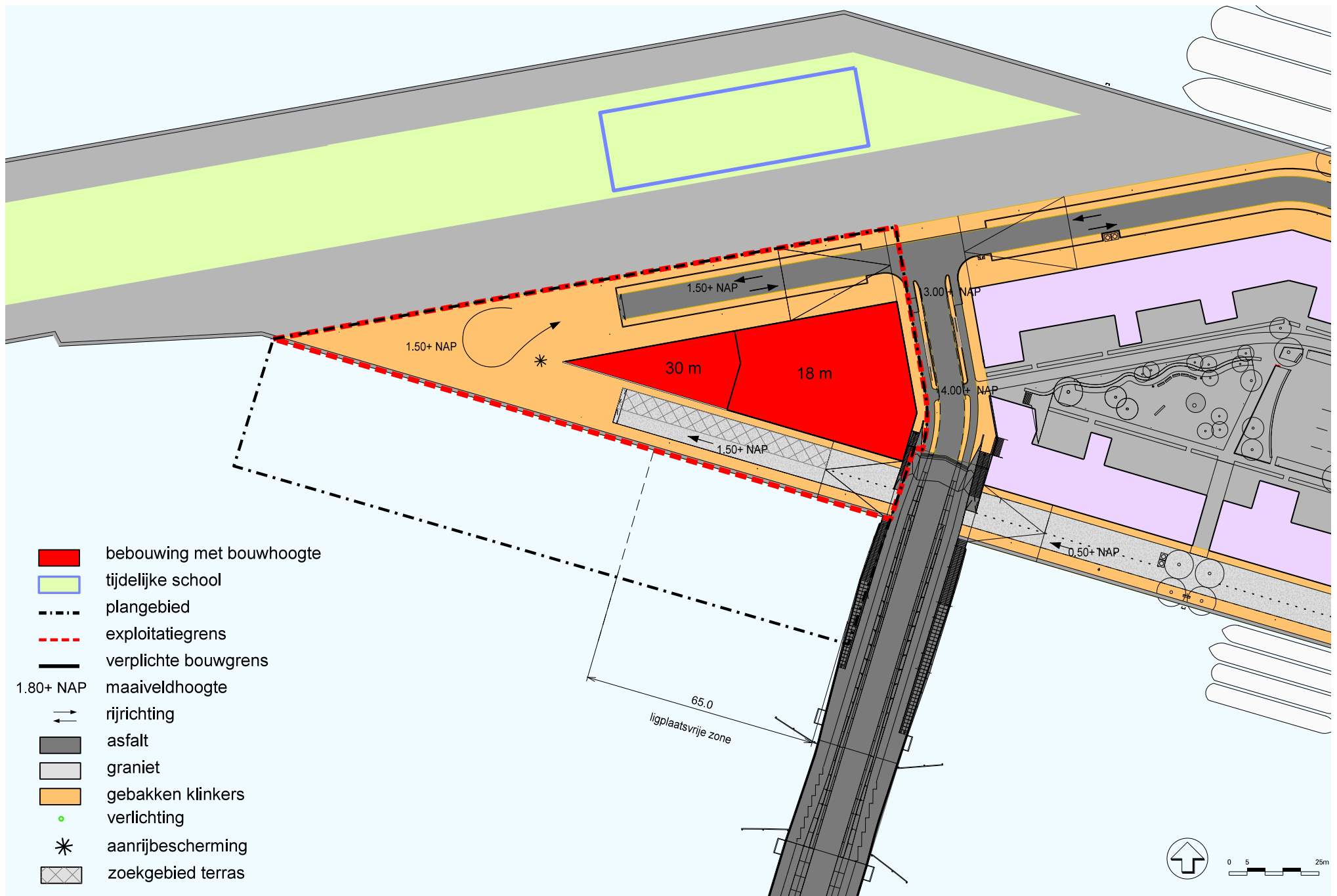
De Uitmarkt op de Kop van het Java-eiland



De Uitmarkt op de Kop van het Java-eiland



Kunst op de Kop van het Java-eiland



3 Stedenbouwkundig plan

3.1 Programma

De gemeenteraad heeft de Driehoek bestemd voor een hotel en publieksfuncties. De publieksfuncties zijn bedoeld om deze unieke locatie toegankelijk te maken voor buurtbewoners, Amsterdammers en (inter-)nationale bezoekers die niet in het hotel op de Kop Java verblijven. Er is ruimte voor ca 12.500 m2 bruto vloeroppervlak, exclusief parkeren.

Hotel

Het hotel wordt de blikvanger van het Java-eiland en van de haven waar het midden in ligt. Voor het hotel wordt vanuit de gemeente geen sterrenkwalificatie conform de Nederlandse Hotel Classificatie (NHC) voorgeschreven, maar de gemeente verwacht een goed middenklassenhotel met een aantal bijzondere faciliteiten. De locatie vraagt om een uitdagend hotel concept dat aansluit bij de omgeving en waar de bezoekers op een fantastische manier in contact kunnen komen met Amsterdam. De nabijheid van Pakhuis de Zwijger en Jamie Olivers¹⁵ geven aan dat er in deze omgeving plaats is voor bedrijven die een inspirerend product bieden. Omdat de hotellocatie daarbij nog kan profiteren van het fantastische uitzicht en de nabijheid van de Strook, wordt verwacht dat een creatief hotelconcept hier zeker kans van slaan heeft. Het hotel zal tussen de 200 en 300 kamers bevatten met maximaal 400 m2 vergaderzalen.

Publieksfuncties

Om de Driehoek beter te laten aansluiten bij zijn omgeving is besloten om niet alleen een hotel, maar ook publiekstoegankelijke functies in het plangebied onder te brengen. Door de publieksfuncties wordt deze plek niet alleen het domein van de voorbijganger, maar ook voor de Amsterdammer. Een restaurant op de begane grond en daarbij een skybar als publieksfunctie ligt voor de hand, waarbij de exploitant/ontwikkelaar/eigenaar wordt uitgenodigd om met vernieuwende ideeën te komen. Het totaal aan zelfstandig café en/of restaurant is minimaal 250 m2 en maximaal 500 m2.

Open uitstraling

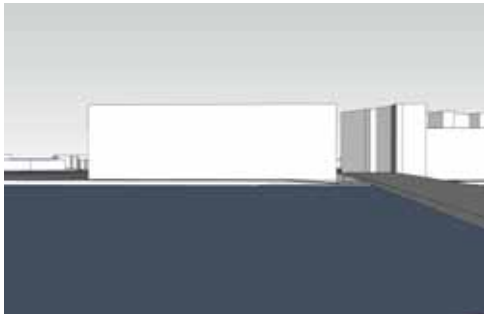
Het gebouw moet een uitnodigend karakter hebben en een positieve uitstraling hebben naar de openbare ruimte. Om de bebouwing een levendige uitstraling te geven zullen de publieke functies met de meeste uitstraling in de plint aan de straat worden gesitueerd met zo veel mogelijk ramen en entrees, zodat dit levendigheid en aantrekkelijkheid uitstraalt naar de openbare ruimte. De publieksfuncties en de publieke ruimten van het hotel, zoals de lobby en de ontbijtzaal, zullen daarom op de begane grond achter transparante gevels gesitueerd worden. Opslag, keukens, WC's, afvalverwerking en dergelijke mogen vanwege de negatieve uitstraling niet in de plint worden geplaatst.



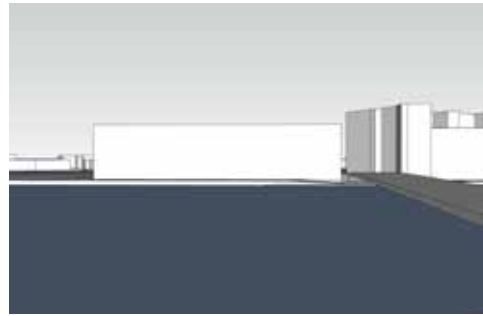
Voorbeeld van een skybar (Double Tree hotel Oosterdokseiland)



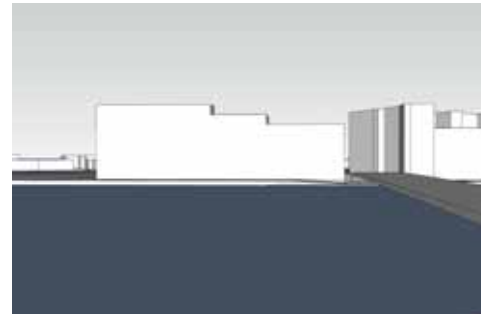
Voorbeeld van gebouw met open uitstraling (Muziekgebouw)



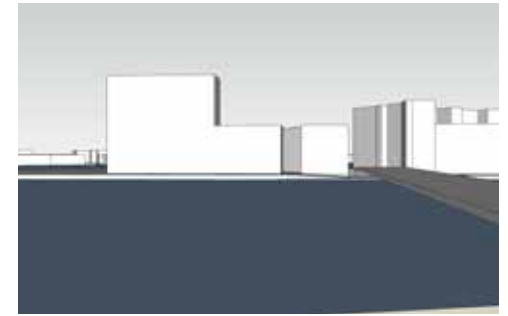
Basisplan SPvE 1992, hoogte 28 meter



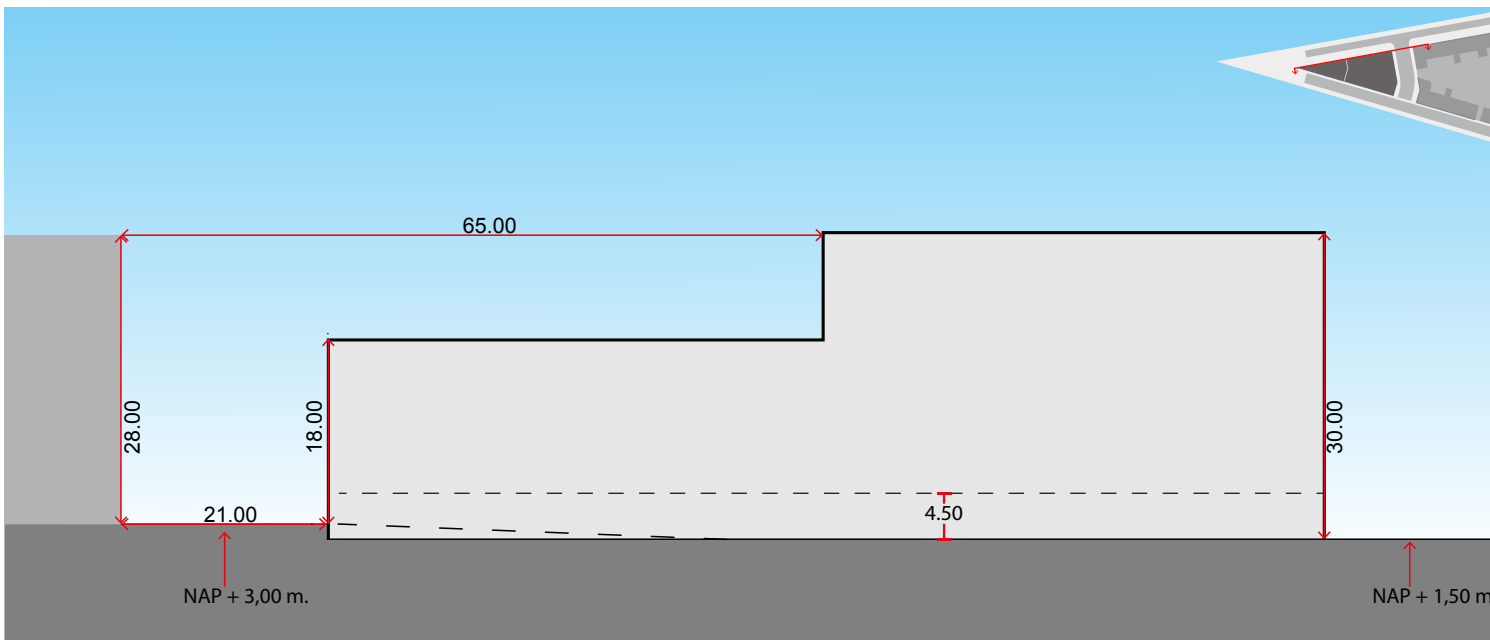
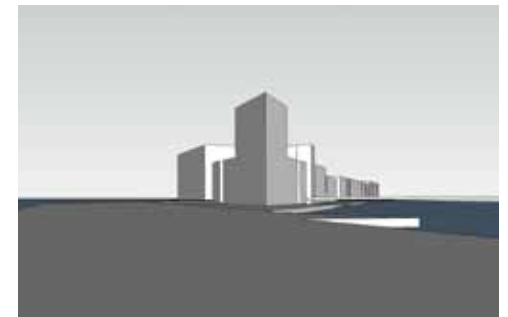
Bestemmingsplan 1997, hoogte 20 meter



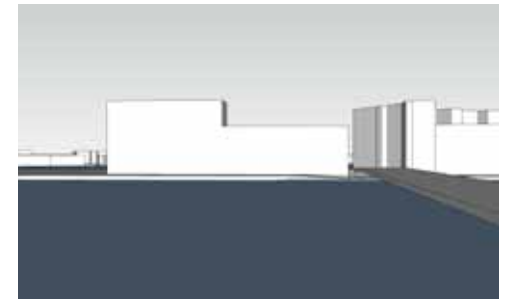
Trapmodel 2002, hoogtes 28/24/20 meter



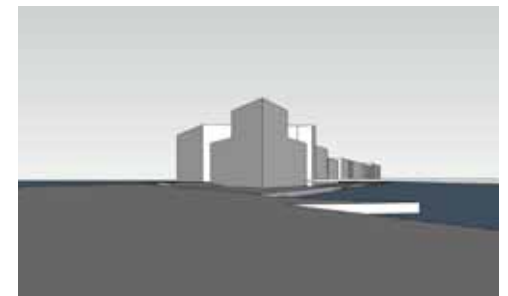
SP 2009 (met school), hoogtes 40/ 18 meter



Doorsnede Stedenbouwkundig Plan vanaf de noordzijde. De bouwhoogtes zijn gemeten vanaf aanliggend maaiveld, waardoor de bebouwing van 30 meter (tov 1.50 NAP) 0,5 meter hoger is dan de bebouwing van 28 m (tov 3 NAP)



SP 2012, hoogtes 30/ 18 meter



SP 2012, hoogtes 30/ 18 meter

3.2 Bebouwing

Stedenbouwkundige structuur

De IJoevers, waar de Kop Java deel van uitmaakt, worden getransformeerd van monofunctionele werkgebieden naar een binnenstedelijk milieu waar het water centraal staat. De stedenbouwkundige structuur die daarbij wordt nagestreefd is een archipel van verschillende stedelijke eilanden. De bebouwingsdichtheid van de eilanden kan zeer hoog zijn omdat de eilanden gescheiden worden door grote ruimtes van water en lege kades. Om de eilanden een binnenstedelijke kwaliteit te geven worden verschillende functies op kleine schaal gemengd en worden de levendige functies aan de openbare ruimte gesitueerd, zodat de openbare ruimte aantrekkelijk, levendig en veilig wordt.

Eenheid

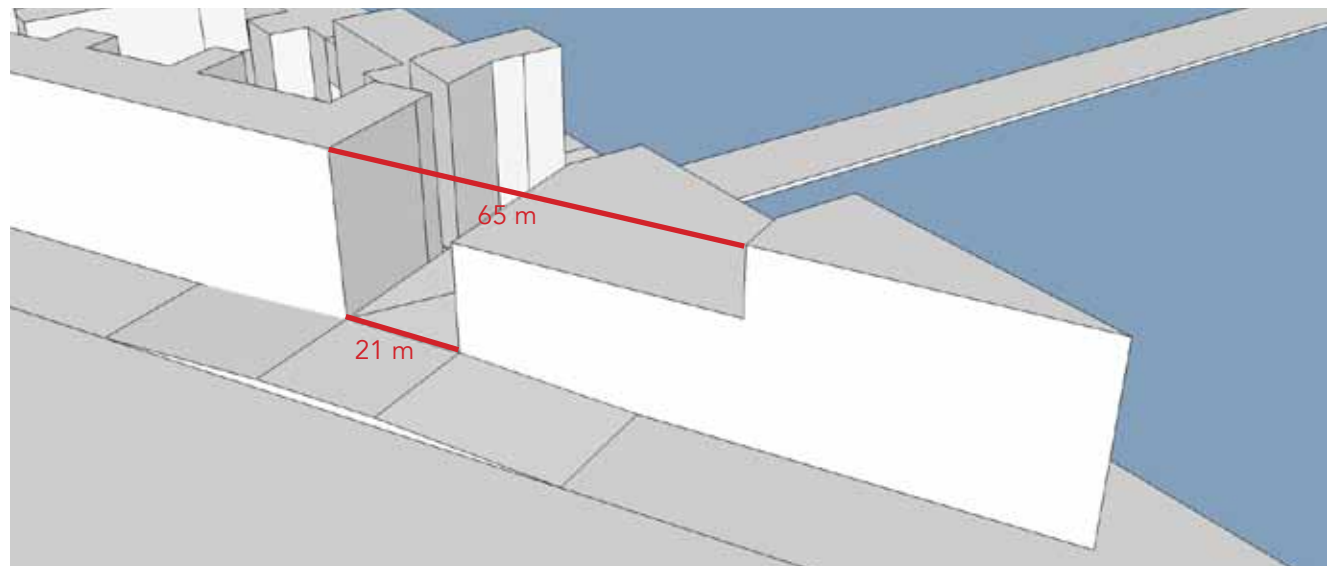
Om in de stedenbouwkundige structuur te passen moet de Kop van het Java eiland een eenheid vormen met de rest van het eiland. Doordat de relatief brede Tosaristraat de Driehoek lossnijdt van de rest van het Java-eiland (en doordat het programma van de Driehoek afwijkt), dreigt de Driehoek los te komen van de rest van de bebouwing van het Java-eiland. Om de stedenbouwkundige eenheid te bevorderen worden de rooilijnen van de Driehoek exact aangelijnd op die van de rest van het Java-eiland.

Bouwhoogte

Voor de stedenbouwkundige structuur zou het het beste zijn om de bouwhoogte te laten aansluiten

bij de rest van het eiland. Bij de behandeling van het bestemmingsplan werd echter de bebouwing verlaagd naar 20 meter vanwege het individueel belang van de bewoners van de 7 bovenste woningen langs de Tosaristraat. Bij nadere bestudering bleek bij een bouwhoogte van 20 meter de Driehoek van de rest van het eiland 'af te vallen', waardoor het bestuur een voorkeur gaf aan een bouwhoogte van 28 meter. In 2002 werd samen met een aantal omwonenden een compromismodel ontwikkeld, dat getrapt afloopt (bouwhoogtes 28, 24 en 20 meter).

In 2009 werd besloten om de school, die tijdelijk in de Driehoek stond, definitief onder te brengen in de Driehoek. Dit leidde tot een model waarbij het hotel (40 meter hoog) en de school (18 meter hoog) een patio omsluiten. Dit patiomodel werd achterhaald omdat de school definitief gehuisvest zal worden aan de Oostelijke Handelskade.



Het Stedenbouwkundig Plan 2012 is gebaseerd op het SP 2009. De belangrijkste veranderingen van het volume zijn: de patio kan worden volgebouwd en de westelijke bebouwing wordt verlaagd van 40 naar 30 meter. De lagere trede blijft 18 meter. De bouwhoogtes 30 meter en 18 meter zijn aangegeven ten opzichte van het aangrenzend maaiveld, de bouwhoogtes zijn resectievelijk 31.50 en 21 meter boven NAP. Dit Stedenbouwkundig Plan maakt ca.12.500 m2 bruto vloeroppervlak mogelijk.

Plint

De begane grondverdieping heeft een minimale hoogte van 4.50 meter om publieksfuncties goed te huisvesten. Aan de Tosaristraat geldt geen minimale verdiepingshoogte omdat de straat daar oploopt. Uiteraard blijft het zaak om ook hier het gebouw een goede plint te geven.



Impressie vanaf oosten (Veemkade)



Impressie vanaf westen (pont CS - IJplein)



Impressie vanaf noorden (Noordwal)



Impressie vanaf westen (pont CS - IJplein)

3.3 Effecten van hogere bebouwing

Stedenbouwkundige inpassing

Aan de montages is te zien hoe de nieuwbouw is ingepast in de omgeving.

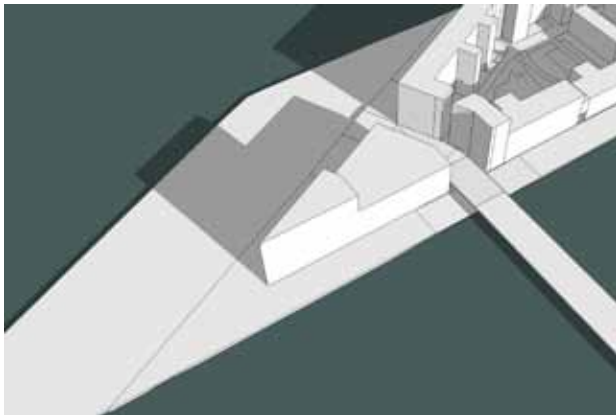
Vanaf de oostzijde (Lloydplein) gaat de bebouwing harmonieus op in het geheel van het Java-eiland. Vanaf de oostzijde dichterbij (Veemkade) begint de hogere bebouwing los te komen omdat het 'gat' zichtbaar wordt tussen de bestaande bebouwing.

Vanaf het noorden (Noordwal) is het gat boven de lagere bebouwing duidelijk zichtbaar, maar blijft de wand redelijk doorlopen.

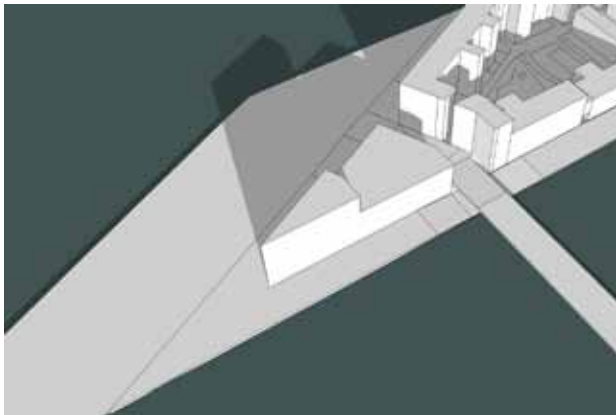
Conclusie: de montages maken duidelijk dat de bebouwing goed past in de bebouwingstructuur van het gehele Javaeiland en deze, als het ware, afsluit.



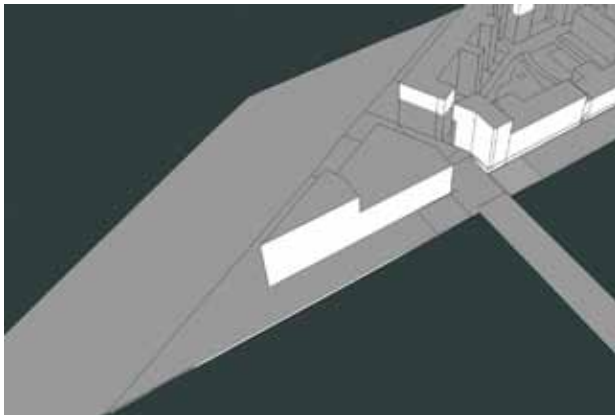
Impressie vanaf oosten (Lloydplein)



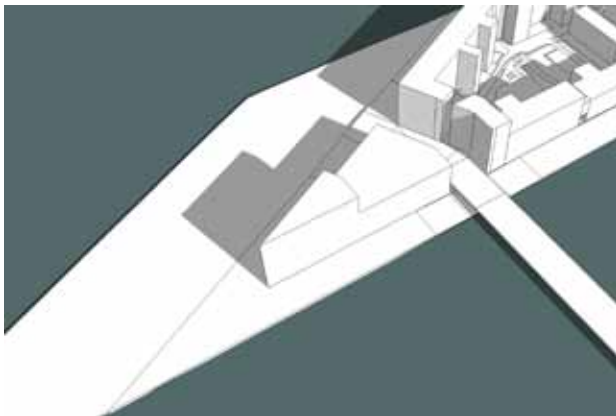
21 januari 13 uur



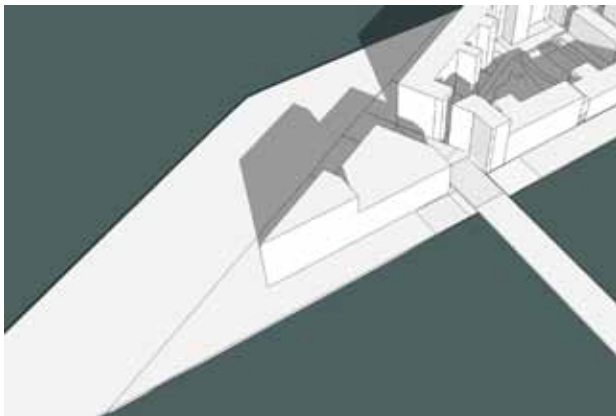
21 januari 15 uur



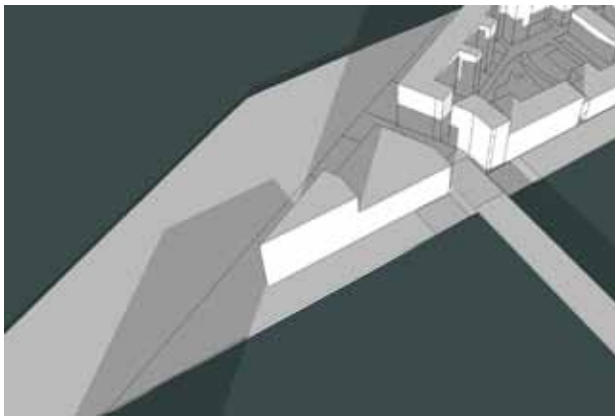
21 januari 16.58 uur (vlak voor zonsondergang)



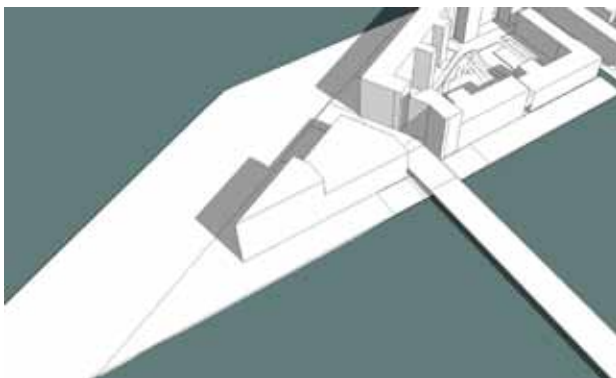
19 februari 13 uur



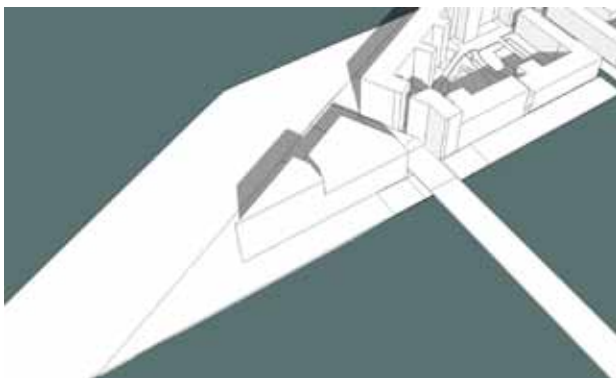
19 februari 15 uur



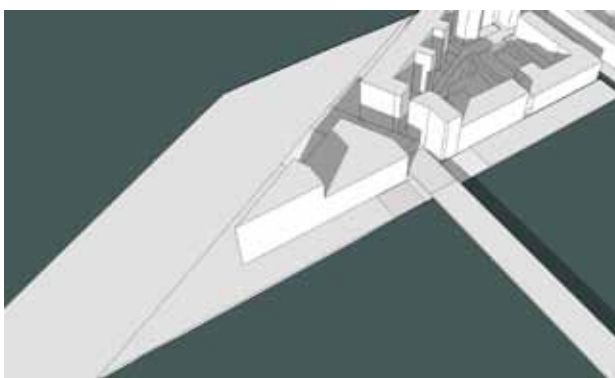
19 februari 17 uur



21 maart 13 uur



21 maart 15 uur



21 maart 17 uur

Bezonnning

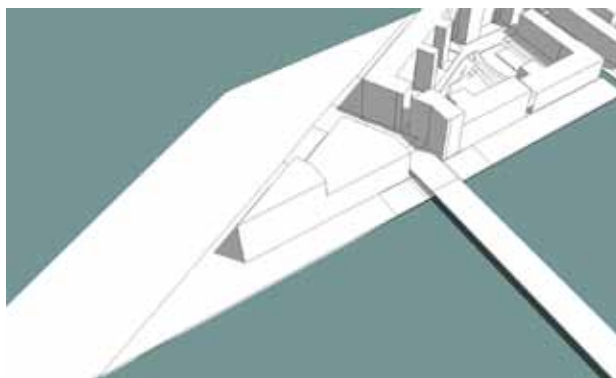
Voor bezonnning gelden geen wettelijk vastgestelde normen. Wel gebruiken gemeentes het TNO rapport 'Daglichttoets en bezonnning in de woonomgeving'. Deze zogenaamde 'TNO norm' waardeert de hoeveelheid mogelijke zonuren op een woning. Het meetpunt daarbij is het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam in de woonkamer.

De 'lichte' TNO-norm houdt in: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). De 'strengere' TNO-norm vereist ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari tot 22 november (gedurende 10 maanden).

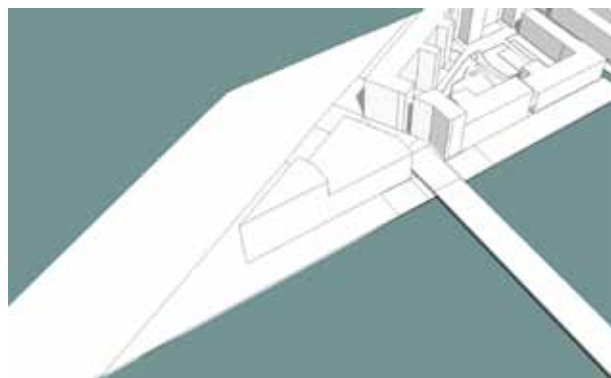
De schaduw die de nieuwbouw werpt op de bestaande woningen aan de Tosaristraat is onderzocht (zie impressies). Uit deze studie blijkt dat de strenge TNO-norm wordt gehaald in de woningen van het gehele zuidelijke blok en de bovenste 4 verdiepingen van het noordelijke blok. De lichte norm wordt gehaald in de onderste 5 lagen van het noordelijke blok. Aangezien de onderste twee lagen bedrijfsruimtes zijn, wordt de lichte norm gehaald in de onderste 3 woonlagen van dat blok.

Bepalend voor het halen van de TNO norm is niet de hogere bebouwing van 30 meter hoog, maar de lagere van 18 meter hoog, grenzend aan de Tosaristraat. De bebouwing is hier 2 meter onder de bestemmingsplangrens van 20 meter gehouden.

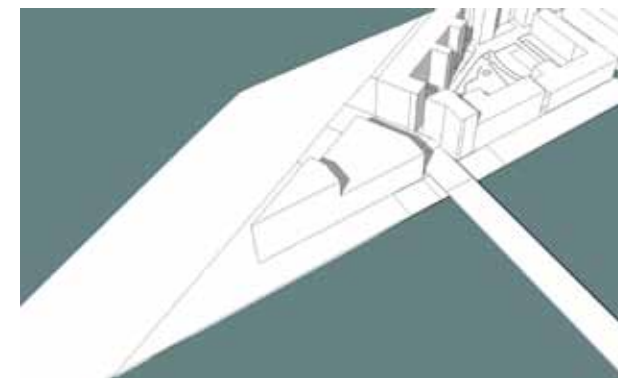
Conclusie: Alle woningen aan de Tosaristraat halen de TNO-norm. De lichte norm wordt gehaald in de onderste drie woonlagen van het noordelijke blok. De rest haalt de strenge norm. Niet de hogere bebouwing (30 meter) is bepalend voor de schaduw maar de lagere bebouwing (18 meter) grenzend aan de Tosaristraat.



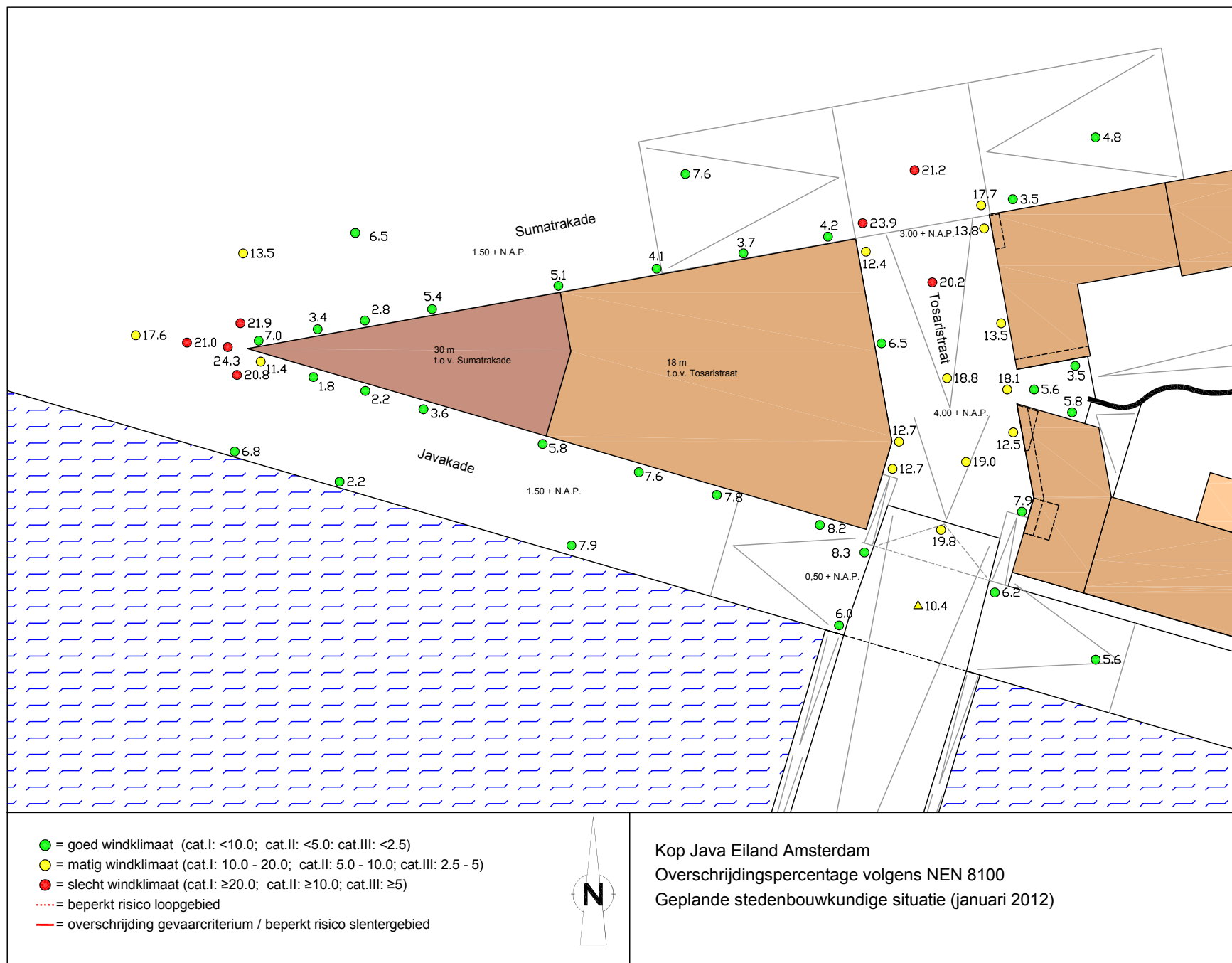
21 juni 13 uur



21 juni 15 uur



21 juni 17 uur



Windhinder

Situatie zonder bebouwing Driehoek

In de bestaande situatie heerst rondom de bouwlocatie een overwegend matig windklimaat. Op de Tosaristraat wordt het windklimaat aan de westzijde overwegend als goed beoordeeld. Ter plaatse van de kruising Tosaristraat/ Sumatrakade is bij de bestaande bebouwing plaatselijk sprake van hogere windsnelheden dan in de omgeving. Het windklimaat wordt daar als slecht beoordeeld. In de doorgang tussen de bebouwing van de Tosaristraat naar de binnentuin worden plaatselijk zeer hoge windsnelheden ondervonden, het criterium voor windgevaar wordt daar overschreden.

Situatie met bebouwing Driehoek

Bebouwing van het plangebied maakt het windklimaat over het algemeen beter.

Omgeving bestaande bebouwing

Het windklimaat in de Tosaristraat gaat over het algemeen van goed naar matig. Er heerst (met en zonder bebouwing) een slecht windklimaat op de kruising verplaatst zich van de bestaande bebouwing af naar het midden van de straat. Deze verplaatsing is gunstig omdat de wandelaar iets minder windhinder zal ondervinden en het snelverkeer iets meer. Voor de luchtkwaliteit is het overigens gunstig als er in het domein van de auto's en bussen wind waait.

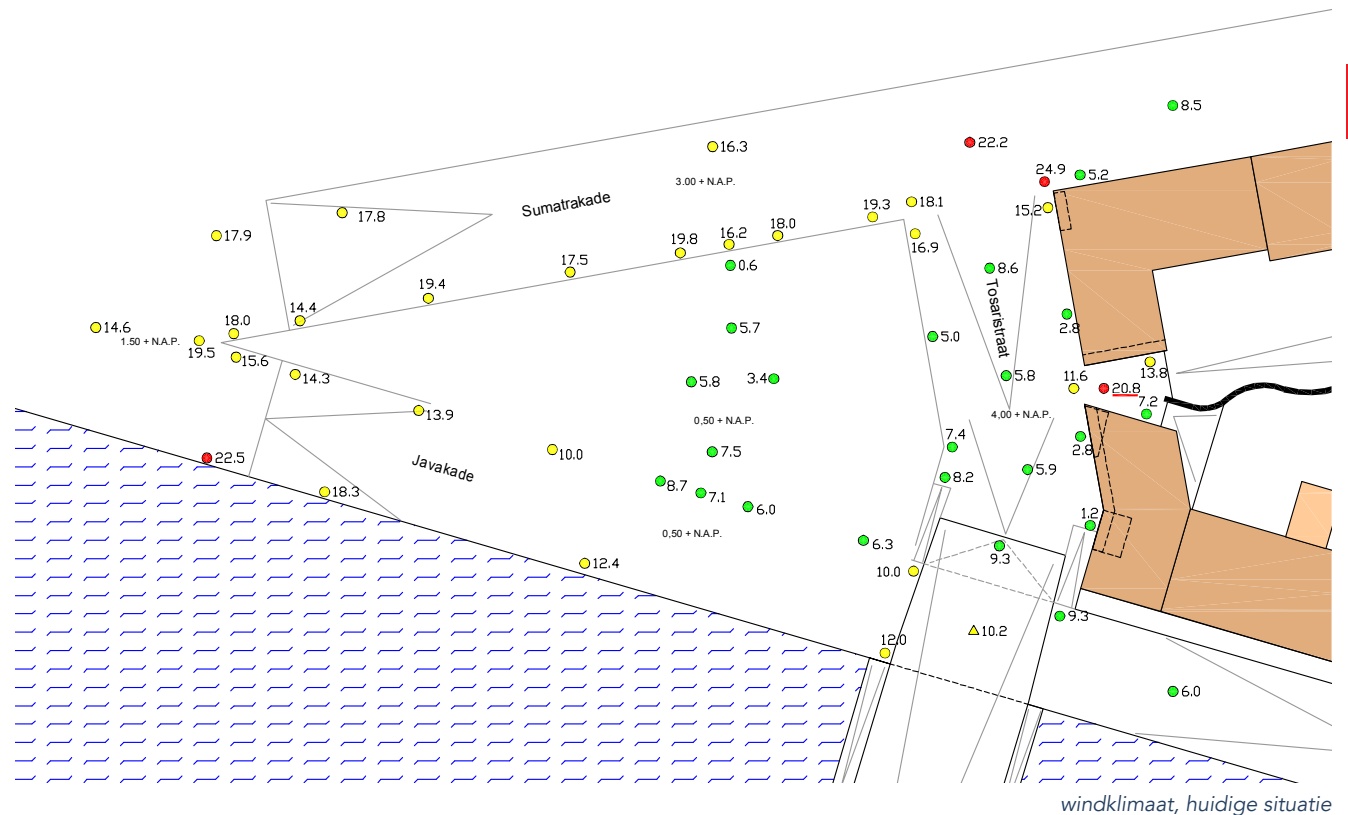
In de doorgang van de Tosaristraat naar de binnentuin van de bestaande bebouwing heerst op dit moment een slecht, zelfs gevaarlijk windklimaat. Door de nieuwbouw ontstaat hier een goed windklimaat.

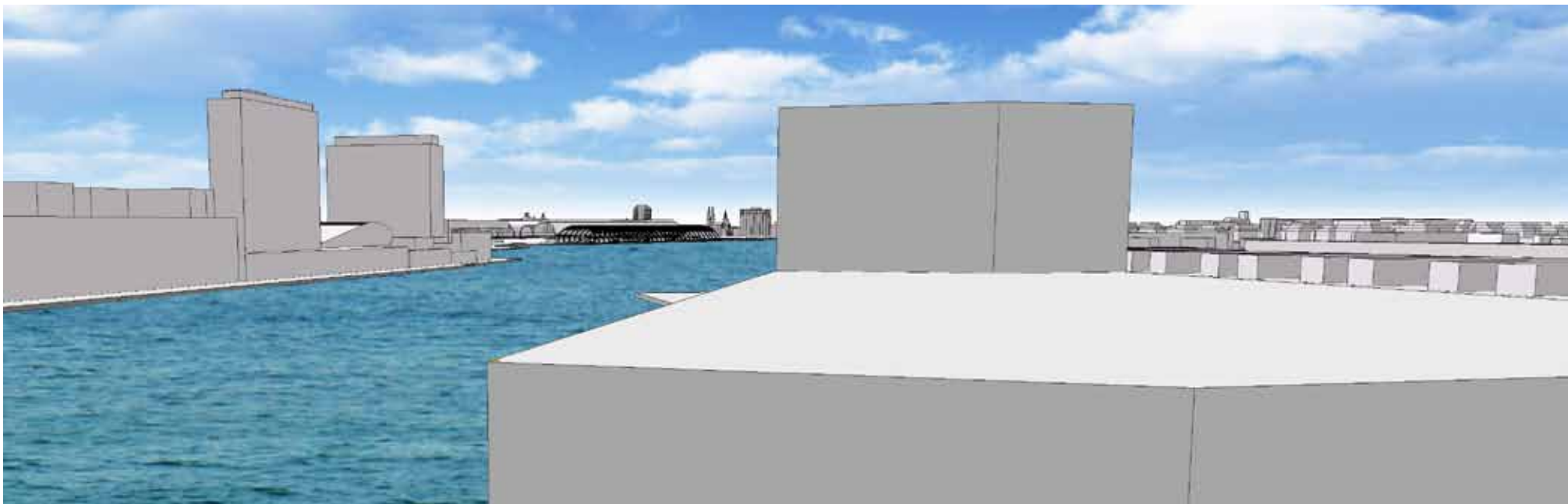
Omgeving nieuwbouw

De windsituatie op de Javakade en de Sumatrakade veranderen door de bebouwing over het algemeen van matig naar goed. Er ontstaat een slecht windklimaat bij de westelijke punt. Het criterium voor windgevaar wordt echter niet overschreden. Tijdens de windtunnelproeven zijn de volgende maatregelen getoetst:

- een luifel aan het gebouw: heeft geen positief effect op het windklimaat
- een boot aan de kade: heeft nauwelijks effect.
- een uitsparing uit het gebouw vanaf 10 meter hoogte: geen positief effect.
- overstek: gevaar verdwijnt en hinder neemt af maar het gebied met een slecht windklimaat wordt groter (is alleen zinvol bij gevaaroverschrijding).

Conclusie: Door de nieuwbouw wordt de windsituatie grotendeels verbeterd. Bij de westelijke punt is windhinder niet te voorkomen. Windgevaar zal verdwijnen.





Impressie: uitzicht naar het westen vanaf 7e bouwlaag (peil: 3 meter NAP) Tosaristraat



Impressie: uitzicht naar het westen vanaf 7e bouwlaag (peil: 3 meter NAP) Tosaristraat

Uitzicht

Aan de Tosaristraat bevinden zich woongebouwen met op de onderste 2 lagen bedrijfsruimten/atelier. Aan de Tosaristraat liggen 3 woningen per laag, plus een maisonnette. De buitenste woningen zijn primair georiënteerd op het water en liggen met hun zijkant naar de Driehoek.

Het voorgestelde bouwvolume wijkt af van het bestemmingsplan. De afwijking betreft een verlaging aan de oostzijde en een verhoging aan de westzijde. De verhoging is ongunstig voor het uitzicht van de bovenste verdiepingen. De hogere bebouwing is zichtbaar over een hoek van 17 graden terwijl het uitzicht potentieel 170 graden is (de Tosaristraat is geknikt, zodat 180 graden vrij uitzicht niet gehaald wordt). De belemmering door de hoogbouw betekent daarom een belemmering van maximaal 10%. De illustraties op pagina 16 geven weer wat het verlies aan uitzicht betekent voor de bestaande woningen op de 7e bouwlaag van de Tosaristraat.

Conclusie: De hogere bouwhoogte is ongunstig voor de woningen op de bovenste verdiepingen van de bestaande woningen aan de Tosaristaat, die een vermindering van hun uitzicht krijgen van 10%.



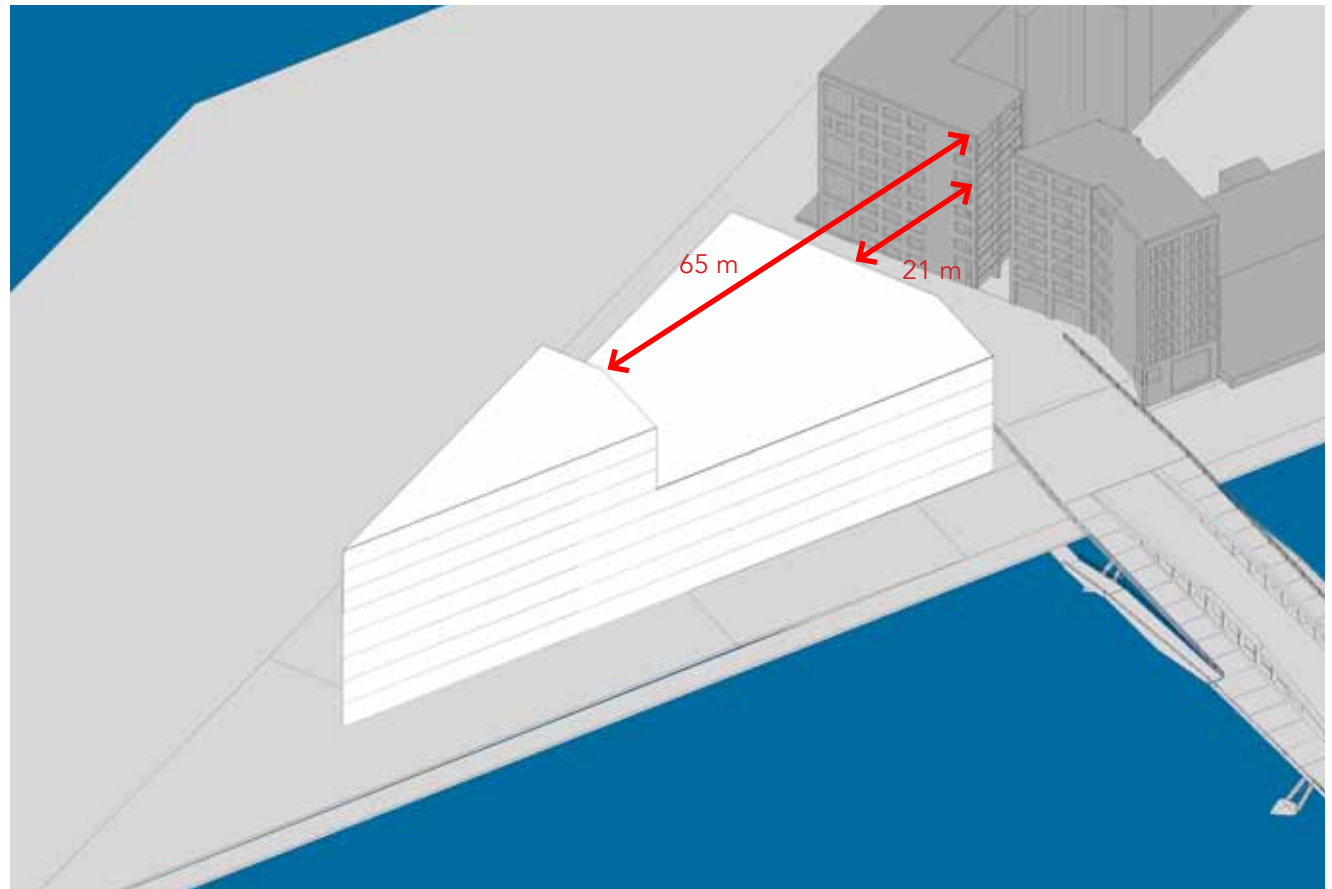
Locatie impressies blz 16.

Privacy

De afstand van de bestaande bebouwing Tosaristraat tot de lagere bebouwing is ruim 21 meter en de afstand tot hogere bebouwing is minimaal 65 meter. Aangezien de gemiddelde Amsterdamse straat 15 meter breed is, is dit zeer ruim te noemen. Zelfs in vergelijking met de grachten, die ongeveer 45 meter breed zijn, is de afstand van

de hogere bebouwing tot de woningen ruim. De privacy is voldoende gegarandeerd omdat bij een afstand van meer dan 20 meter gezichtsherkenning niet goed meer mogelijk is.

Conclusie: de nieuwbouw respecteert in redelijke mate de privacy van de bestaande bebouwing.



Nieuwbouw in relatie tot de bestaande woningen Tosaristraat



openbare ruimte Javakade



openbare ruimte Sumatrakade

3.4 Openbare ruimte

Om het Java-eiland goed in de stedenbouwkundige structuur van een archipel van stedelijke eilanden te laten passen is het belangrijk dat, naast de bebouwing, ook de openbare ruimte een eenheid vormt met de rest van het eiland. De openbare ruimte vormt een kade die als een zoom rond de bebouwing ligt. Omdat de bouwvelden zo dicht bebouwd zijn, is het belangrijk dat de kades zo open mogelijk zijn. Dit past goed bij de kwaliteit bij uitstek van dit gebied: uitzicht op het water. Daarom is het belangrijk dat de kade wordt gevrijwaard van schepen die het zicht vanuit hotel en publieksfuncties blokkeren zoals riviercruiseschepen.



riviercruise aan kade

Aanleggen van riviercruiseschepen is verder ongewenst omdat de expeditie met vrachtwagen en touringcars in het plangebied onmogelijk is. Het groot verkeer kan niet via het westen aanrijden omdat de Brantasgracht te smal is. Het groot verkeer kan wel het plein bereiken, maar het plein is te klein om tegelijkertijd te keren en laden/lossen van groot verkeer mogelijk te maken.

Ten zuiden van bebouwing is een goede locatie voor een openbaar toegankelijk terras vanwege de beschutte ligging in de zon, uit de wind, aan een rustige weg met uitzicht op het water. Het terras is situeerd op de originele historische kinderkoppen. De uitbater mag vlonders plaatsen, maar het historische materiaal wordt niet kapotgezaagd ten behoeve van het terras. Als het terras langdurig niet wordt gebruikt (winter) wordt het weggehaald. De openbare ruimte is niet bedoeld voor opslag voor stoelen en bouwdelen van het terras. Het stadsdeelbeleid ten aanzien van terrassen is hier van kracht.

De Tosaristraat blijft qua indeling ongewijzigd. De Sumatrakade ten noorden van de Driehoek krijgt een rijloper met aan één zijde parkeren en aan de andere laden en lossen ten behoeve van het hotel. Aan de Javakade komen 9 (haakse) parkeerplaatsen en een terras.

De kades van het Java-eiland hebben een historisch karakter. Met de herinrichting van het maaiveld wordt de geschiedenis zo veel mogelijk te gerespecteerd. De bolders, dekzerken en dergelijke worden zoveel mogelijk bewaard. De meeste van de nieuwe materialen waarmee het maaiveld wordt ingericht, zijn tijdloos: granieten kinderkoppen, gebakken klinkers, gietijzeren putdeksels etc..

Niveaueverschillen worden met hellingen van maximaal 4 % opgevangen. Tredes en obstakels in de openbare ruimte zijn onwenselijk vanwege:

- toegankelijkheid: in principe moet de gehele openbare ruimte bereikbaar zijn voor rolstoelen, kinderwagens etc.
- veiligheid: gevaar ivm vallen.
- sociale veiligheid: overzicht, geen verstopplekken
- beheer: treden en obstakels zijn verzamelplekken voor zwerfvuil en zijn bovendien lastig schoon te maken.

Noodzakelijke obstakels (bv. lantaarnpalen, bushaltes) en niveaueverschillen (bv. stoepranden) zijn toegestaan. Trafo's, walstroomkasten, regelkasten en dergelijke worden in de gebouwen opgenomen. De materialisering van de Sumatrakade en Javakade binnen het plangebied is gelijk aan die daarbuiten (bestaande situatie). Het plein aan de westzijde van het hotel wordt in principe geheel uitgevoerd in hetzelfde type gebakken klinkers waarmee de stoepen op het Java-eiland zijn ingericht. De materialisering en detaillering wordt nader bepaald in een gedetailleerd maaiveldontwerp.

Onderzoek heeft aangetoond dat de kadeconstructie in redelijke staat is met uitzondering van een losse plank in de kadefloer die vanuit onderhoud gerepareerd moet worden. De kade behoeft vanwege dit plan niet aangepast te worden.



3.5 Verkeer

Ontsluiting

De verkeersstructuur van het Java-eiland is afgestemd op de zon: de Sumatrakade in het noorden ligt in de schaduw en heeft een verkeerskarakter met doorgaand tweerichtingsverkeer. De Javakade ligt op de zon en heeft een verblijfskarakter met eenrichtingswegen die als 'lussen' zijn aangetakt op de hoofdontsluiting aan de noordzijde. Deze ontsluitingstructuur loopt door over de Kop Java. De bestaande noord- en zuidkade van het Java-eiland worden doorgetrokken in het plangebied. Beide wegen komen aan de west zijde (via inritconstructies) uit op een driehoekig plein op het niveau van het trottoir. Het plein is de schakel tussen het tweerichtingverkeer van de Sumatrakade en het éénrichtingverkeer van de Javakade. Het verkeer dat voorrijdt voor het hotel zal keren op het plein. Deze keerbeweging is niet te voorkomen omdat er fysiek te weinig ruimte is om het tweerichtingenverkeer aan de zuidzijde door te trekken. Het doortrekken van het éénrichtingverkeer naar de noordzijde zou inhouden dat alle verkeer dat het hotel wil bereiken om moet rijden via de smalle Brantasgracht. Dit is voor het hotel en de bestaande bebouwing onwenselijk. Op het plein kunnen alle voertuigen keren. Het uitgangspunt voor het verkeersregime op het plein is 'erf'. Dit wordt in het maaiveldontwerp verder uitgewerkt.

De entree van de parkeergarage is inpandig. Deze entree ligt aan de noordzijde van de Driehoek omdat de oost- en de zuidzijde ongeschikt zijn. De

oostzijde is niet geschikt voor een toegang tot de parkeergarage vanwege de fietspaden en de bus halte in de Tosaristraat. De zuidzijde is ongeschikt omdat de Javakade hier alleen bereikbaar is door omrijden: komende vanaf de stad moet men het hotel dan links laten liggen en via de bestaande wijk omrijden. Vooral de smalle Brantasgracht zou hieronder te lijden hebben. Een parkeergarage-entree aan de Javakade is daarom voor de omwonenden en voor de bezoekers van het hotel onwenselijk.

Laden en lossen wordt gesitueerd aan de Sumatrakade. Langs de stoep voor het hotel is een strook van ca. 63 meter beschikbaar voor touringcars, vrachtwagens, taxi's, koeriers etc. Bezoekers kunnen daar voorrijden en koffers ontladen, maar niet parkeren.

Parkeerbehoefte

Voor de parkeerbehoefte is gekeken naar het zogenaamde Locatiebeleid Amsterdam (vastgesteld april 2008) en is de gemeentelijke Hotelloods en de markt geconsulteerd. Op basis daarvan is voor het hotel een minimum norm bepaald van 0,2 parkeerplaatsen per hotelkamer en een maximum van 0,3 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt een norm gehanteerd van 3 parkeerplaatsen per 100 m² café, 6 parkeerplaatsen per 100 m² restaurant.

Parkeervoorziening

Parkeren wordt binnen het plangebied ondergronds opgelost, met uitzondering van twee locaties waar autoparkeren op maaiveld wordt toegestaan. Aan de Sumatrakade is ruimte voor maximaal 11 parkeerplaatsen en aan de Javakade maximaal 9 parkeerplaatsen. Voor uitzonderlijke piekmomenten zal het hotel moeten uitwijken naar parkeergarages in de omgeving zoals die bij de Passagiers Terminal Amsterdam. Langdurig fietsparkeren (tbv fietsverhuur, personeel en dergelijke) wordt ondergronds gesitueerd. De gemeente zal in de openbare ruimte wel fietsnietjes plaatsen ten behoeve van bv. de horecabezoekers.

Het parkeren wordt binnen het plangebied ondergronds opgelost (met uitzondering van de eerder genoemde parkeerplaatsen op maaiveld). Dit kan met een parkeergarage van één of twee lagen. De driehoekige vorm van het kavel maakt het lastig om het parkeren geheel onder het gebouw te situeren. Als het niet mogelijk blijkt om parkeren, technische installaties, berging en afvalopslag onder het gebouw onder te brengen, mag de kelder onder voorwaarden ook onder de openbare ruimte worden gesitueerd. De entrees (voor voertuigen en personen) inclusief eventuele hellingbanen moeten worden opgenomen in de bouwmassa, ook als de kelder gedeeltelijk onder maaiveld ligt. De constructie van de parkeerkelder moet zonder risico's op schade in staat zijn de fundering van de besta-



Voorbeeld van een driehoeking iconisch gebouw aan de haven,
Elbe Philharmonie van Herzog & de Meuron



Muziekgebouw Oostelijke Handelskade

3.6 Welstand

ting, de bestrating en zwaar verkeer (zoals touring-carbussen, vrachtwagens etc.) te kunnen dragen. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kelderconstructie en de daarboven aan te leggen zandpakket en drainage. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte (boven de garage). De eisen en de rolverdeling worden in een later stadium nader uitgewerkt.

Een aandachtspunt bij de plaatsing van een kelder onder maaiveld is verzakking: het maaiveld boven de kelder verzakt niet (omdat de kelder gefundeerd is) maar het aangrenzende maaiveld kan verzakken. Bij verkeerde aanleg kan een breukvlak ontstaan. Dat is te voorkomen door het breukvlak te laten samenvallen met een functioneel hoogteverschil in het maaiveld zoals een stoeprand. In de overige gevallen moet er bij de overgangen voldoende stootplaten worden geplaatst, nadat de aarde zeer goed is verdicht. De gronddekking op de garage moet minimaal 70 cm zijn.

In de 'Welstandsnota grootstedelijke gebieden en projecten' (vastgesteld in april 2004) zijn de algemene criteria voor welstandstoetsing bij grootstedelijke gebieden vastgelegd. De criteria verschillen in de diverse grootstedelijke gebieden. De Kop van het Java-eiland valt onder het deelgebied IJoevers, waarvoor algemene criteria zijn opgesteld. Deze algemene criteria worden in deze paragraaf doorvertaald naar het plangebied:

Samenhang

- De bebouwing is rustig, donker, stevig, zwaar en stoer. Het is een bijzonder gebouw dat onderdeel uitmaakt van de bebouwing van het Java-eiland maar tegelijkertijd deze bebouwing overstijgt door het programma en de bijzondere architectuur.
- De hogere bebouwing manifesteert zich niet als een toren, maar is deel van de Driehoek.
- Maximaal 20% van de buitengevel mag terugliggen van de verplichte bouwgrens. De hoeken en met name de westelijke punt moeten geheel uitgevuld worden om het gebouw scherp te maken en recht te doen aan zijn stedenbouwkundige setting.
- Balkons zijn alleen in pandig toegestaan.

Schaal

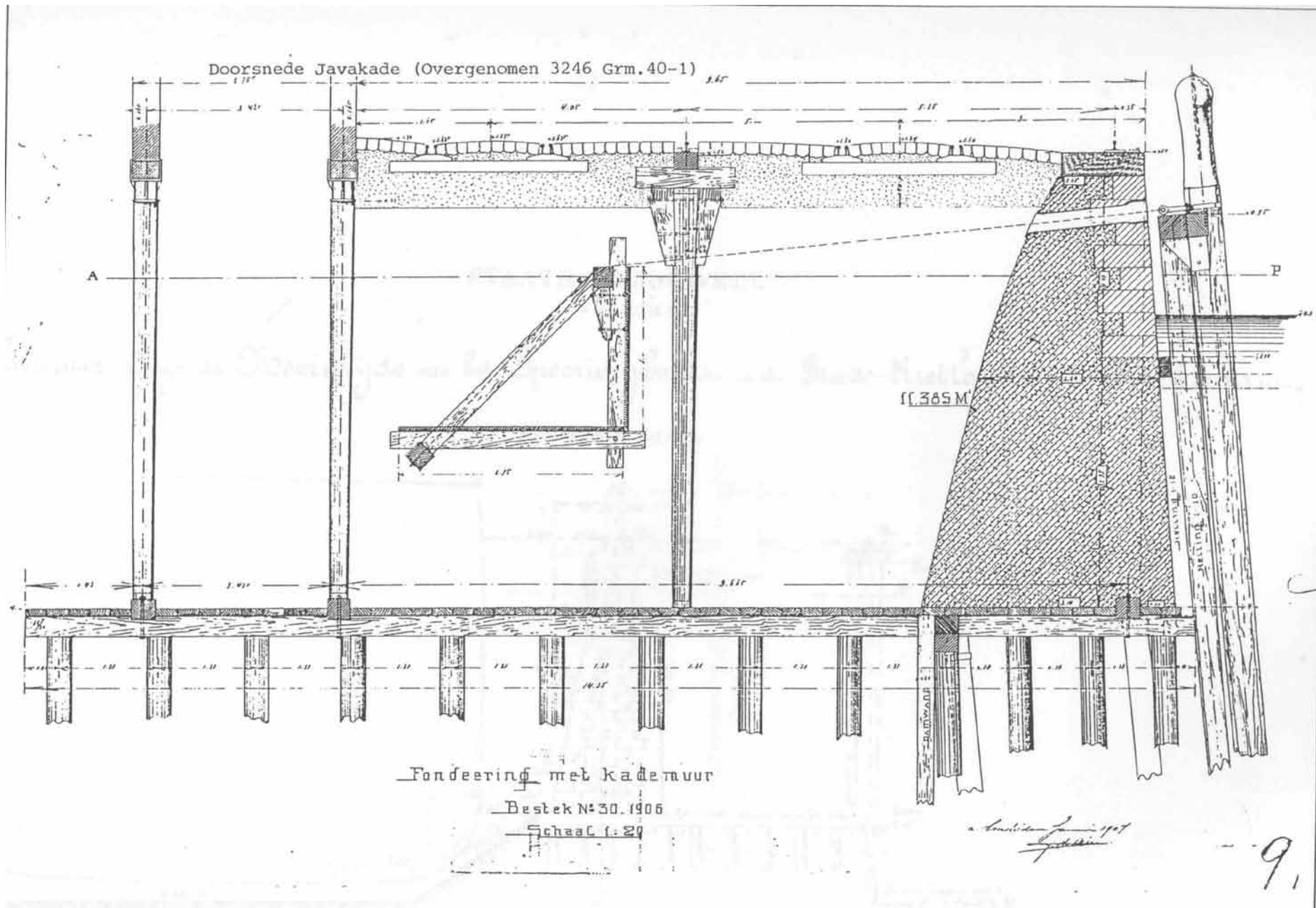
- De bebouwing moet een grootschalige uitstraling krijgen die past bij de weidsheid van de haven.

Uitstraling

- Het gebouw moet de rust, stevigheid en waardigheid uitstralen van pakhuizen en andere havengebouwen.
- Het gebouw heeft een universele uitstraling, men kan niet direct aflezen dat het een hotel is.
- De materialisering is stoer en sluit aan bij de kades en de haven. De materialisering is zwaar. Het materiaal veroudert mooi en bepaalt in belangrijke mate de uitstraling van het gebouw.

Relatie met openbare ruimte

- Het gebouw moet een betekenisvolle relatie aangaan met de openbare ruimte en het water in de omgeving, zoals het Muziekgebouw dat doet.
- De plint moet aan de gevels voor het overgrote deel gevuld zijn met levendige functies en entrees.



4 Milieu-planologie

4.1. Wet milieubeheer

Het hotel valt onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat bedrijven inspanningen dienen te verrichten in de sfeer van energie- en waterbesparing, beperking van de hinder, minimaliseren van afvalstromen en terugdringen van de (auto)-mobiliteit die passen binnen het BBT-principe (Best Beschikbare Technieken). De Dienst Milieu & Bouwtoezicht beoordeelt in overleg met de marktpartij welke maatregelen passen binnen dit BBT-principe. Om kosten te minimaliseren en bouwkundige aanpassingen achteraf te voorkomen is het verplicht om in het bouwplan reeds milieu-maatregelen te treffen.

4.2. Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam heeft als doel om vanaf 2015 alle nieuwbouwprojecten klimaatneutraal te realiseren. Dit betekent dat de aandacht voor duurzame ontwikkeling van projecten steeds belangrijker wordt. Onder "duurzaamheid" wordt verstaan hetgeen is vermeld in de duurzaamheidsambities, die op 10 september 2008 door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de notitie "Duurzaamheid in de nieuwbouw". Voor het hotel op de Kop Java worden ontwikkelaars uitgedaagd om met innovatieve duurzame plannen te komen.

4.3 Geluid

Het in de Driehoek voorgestelde programma, hotel en publieksfuncties, zijn geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder. De ontwikkeling van de Driehoek wordt wettelijk niet gehinderd door geluidbronnen uit de omgeving. Wel zou de ontwikkeling van de Driehoek mogelijk indirect een geluidseffect kunnen hebben op de gevelbelasting van de bestaande woningen in de omgeving.

Verkeerslawaaï

Door de invulling van de Driehoek zal er meer verkeer rijden door de Tosaristraat. Uitgaande van een geluid reflecterende gevel, kunnen de bestaande woningen aan de Tosaristraat bovendien een toename van geluid krijgen door reflectie op de nieuwe gevel. Op basis van verkeersprognoses van IVV is het geluid onderzocht (Akoestisch onderzoek Kop Javaeiland, DRO, 07 02 12). Het geluidonderzoek gaat uit van verkeersprognoses die gebaseerd zijn op een hotel met een groter programma, met dientengevolge meer verkeersaantrekkende, dan het hotel dat nu mogelijk wordt gemaakt in dit SP. In de prognoses gaat men uit van de een groot hotel (ca. 600 ritten per dag), een flink congrescentrum (ca. 520 ritten per dag), horeca en ondersteunende functies (ca. 100 ritten per dag). Bovendien is in genoemd onderzoek niet de nu beoogde definitieve situatie zonder tijdelijke school berekend,

maar is nog uitgegaan van de aanwezigheid van de tijdelijke school (ca. 520 autoritten per dag) en zijn ook die verkeersbewegingen meegerekend. In deze als 'wors'case' te beschouwen situatie zou het geluid op de gevels van de bestaande woningen aan de Tosaristraat toenemen met maximaal 1.3 dB. De woningen aan de Sumatrakade zouden een toename krijgen van 0.6 dB.

Wordt, analoog aan de situatie dat bij een fysieke aanpassing van een weg verplicht de toename van het geluid op omliggende geluidgevoelige bestemmingen berekend moet worden, om te bepalen of van een 'reconstructie' sprake is, dan is hier van een toename van 2 dB of meer geen sprake.

De Wet geluidhinder is aldus niet van toepassing, enerzijds omdat met deze ontwikkeling geen geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd en anderzijds geen sprake is van een reconstructie van een weg.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening heeft toch een toetsing plaatsgevonden om na te gaan of vanuit oogpunt van geluidhinder sprake is van goede ruimtelijke ordening, dat wil zeggen dat er geen onaanvaardbare inbreuken op het woon- en leefklimaat ter plaatse zal plaatsvinden.

Zoals aangegeven zijn er geen wettelijke normen waaraan getoetst kan worden, maar wel kan naar analogie gebruik worden gemaakt van de redenering die ten grondslag ligt aan het wel of niet nemen van een maatregelenbesluit in het kader van reconstructie. Indien deze redenering wordt gevolgd – dus aan de normen van een reconstructie van een weg – is een toename van 1.3 dB aanvaardbaar zonder dat geluid beperkende maatregelen nodig zijn, aangezien de verplichting om maatregelen te nemen gelden vanaf een toename van 2 dB. De grens van 2 dB is bepaald naar een grens waaronder een toename met het menselijk oor nauwelijks waarneembaar is.

De conclusie is dat, vanuit oogpunt van geluid bezien, sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Industrielawaai Johan Van Hasseltkanaal-oost
Het Java-eiland ligt binnen de geluidszone van het industriegebied Johan van Hasseltkanaal-oost. Voor het realiseren van geluidgevoelige functies moet er getoetst worden aan de normen voor industrielawaai, die opgenomen zijn in de Wet geluidhinder.

De locatie op de kop van het Java-eiland ligt binnen de contouren van 50 en 55 dB(A). In 1997 is vanwege deze overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) een ontheffing hogere waarde aangevraagd. Op 20 maart 1997 is in ge-

meentebld nr. 147 een hogere waarde voor het industrielawaai vastgesteld van 55 dB(A) voor o.a. de kop van het Java-eiland. Ten behoeve van de tijdelijke school op de Kop Java is het industriegebied onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat een geluidgevoelige bestemming mogelijk geweest zou zijn, op basis van de verleende ontheffing. Het SP, dat alleen geluidongevoelige bestemming betreft, behoeft formeel geen hogere waarde vaststelling. Maar ook hier kan, analoog geredeneerd, worden vastgesteld dat deze functie, binnen de ter plaatse heersende hogere waarde uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is en geen belemmering hoeft te ondervinden. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen zodanige invloed op de geluidszone dat deze aangepast moet worden.

Industrielawaai Passenger Terminal Amsterdam
De Passenger Terminal Amsterdam valt niet binnen een ter plaatse bestaande, industriële geluidzone. PTA heeft als losse inrichting een milieuvergunning, waarin geluidsvoorschriften zijn opgenomen. Eventueel geluid van de inrichting PTA is niet van toepassing op de ontwikkeling, omdat het SP met het voorziene hotel geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. De bestaande woningen aan de Tosaristraat zullen, door de bouw van het hotel, ook indirect geen niet meer dan nu worden blootgesteld aan geluid van de PTA, omdat het hotel als geluidscherm tussen bron en ontvanger

zal functioneren.

In dit stadium van het SP kan geconcludeerd worden dat geluid geen belemmeringen opleveren bij de verdere planontwikkeling en uitvoering van het project.

4.4 Externe veiligheid

De Kop Java ligt in de risicozone van de scheepvaartroute.

Volgens de circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” dient bij het nemen van een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan) door het bevoegd gezag (uiteindelijk de Raad) daarom een afweging gemaakt te worden van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving.

In 2009 is door het bureau AVIV onderzoek gedaan naar de externe veiligheid ten gevolge van dit SP (Externe veiligheid Kop Javaeiland, AVIV, 09-12-09).

plaatsgebonden risico

Uit het onderzoek blijkt dat in de huidige en toekomstige situatie er geen plaatsgebonden risico contour met de grenswaarde van 10-6 is. Dat wil zeggen dat het plaatsgebonden risico altijd kleiner is dan 10-6 en het dus geen belemmering vormt voor de voorgenomen bebouwing op de Kop Java eiland.

groepsrisico

Bij het plan driehoek Kop Java is sprake van een zéér klein groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op een ramp met tien of meer doden verwaarloosbaar is.

Het Advies externe veiligheid Amsterdam dd 01 09 11 van de Brandweer Amsterdam geeft aanwijzingen voor mogelijke maatregelen die de kans op een ongeval verkleinen, die effecten daarvan beperken en die de zelfredzaamheid vergroten. De volgende maatregelen zijn te overwegen, hierbij is onderscheid gemaakt tussen effectbeperkende maatregelen en maatregelen m.b.t. zelfredzaamheid. De maatregelen zijn niet alleen nuttig met betrekking tot zeldzame incidenten t.a.v. externe veiligheid, maar zijn ook nuttig om de gevolgen van dagelijkse incidenten te beperken, zoals dagelijkse branden.

Effectbeperkende maatregelen

Het is mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om het aantal mensen dat blootgesteld kan worden aan het gevaar en de mogelijke bouwkundige en installatietechnische maatregelen.

Te overwegen maatregelen:

- Een goede tweezijdige bereikbaarheid voor brandweer en hulpverleners
- Voldoende beschikbaarheid van bluswater

- In geval van de scenario's Plasbrand en Wolkbrand is het raadzaam constructies van nieuwe en of te renoveren gebouwen zodanig uitvoeren dat het ten minste bestand is tegen een hittestraling van 12,5 kW/m² (3e ring). Het rapport Bouwkundige maatregelen [1] kan hierbij als handreiking gehanteerd worden;
- In geval van het scenario Giftige ammoniak wolk: Vermijden dat de aanzuiging van de luchtbehandelinginstallatie aan de zijde van het IJ bevindt en;
- Het aanbrengen van technische voorzieningen die snel en centraal afsluitbaar zijn waarmee kan worden voorkomen dat ammoniak de gebouwen kunnen binnen dringen.

Zelfredzaamheid

Op het gebied van zelfredzaamheid valt winst te behalen door hier een ambitieniveau op te nemen. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen, het bieden van handelingsperspectieven en snelle alarmering beperken de effecten van een ongevalsscenario. Net als het instellen van een goed opgeleide BHV organisatie.

Te overwegen maatregelen:

- Realiseren van onbelemmerde en beschermde vluchtroutes loodrecht van het IJ af;
- Expliciete communicatie vooraf over de risico's en hoe men moet handelen bij een ongeval met een schip gevuld met een brandbare vloeistof, een gecompriemd brandbare gas of met de toxi-

sche stof ammoniak.

- Vooraf moet duidelijk zijn naar welke veilige plek en in welke richting de aanwezigen in het plangebied moeten vluchten om zich te onttrekken aan de effecten van een ramp.
- Daar waar mogelijk een BHV organisatie oprichten, instrueren, opleiden en oefenen over hoe te handelen bij de ongevalsscenario's met een schip een brandbare vloeistof, een gecompriemd brandbare gas of met een toxische stof.
- Zeker stellen dat mensen die in het effectgebied verblijven snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval.

[1] Bouwkundige maatregelen externe veiligheid. Een eerste aanzet voor een catalogus. IPO 10, (januari 2010)

4.5 Luchtkwaliteit

In het kader van luchtkwaliteit is in februari 2012 door het IBA onderzoek gedaan naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op Kop Java voor de luchtkwaliteit. De ontwikkeling van een hotel met horeca en congresfaciliteiten dragen in niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast worden de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof vanuit de Wet luchtkwaliteit ook niet overschreden. De ontwikkelingen op Kop Java zijn derhalve niet in strijd met de luchtkwaliteitseisen uit Wet Luchtkwaliteit 2007.

4.6 Materiaalgebruik

De ontwikkelaar wordt gevraagd duurzame bouwmaterialen toe te passen.

4.7 Water

beheer

In het uit te geven terrein is de eigenaar verantwoordelijk voor de ontwatering van zijn terrein. De openbare ruimte in het plangebied valt onder het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Het oppervlaktewater valt onder het beheer van Rijkswaterstaat.

waterveiligheid

Het plangebied ligt in dijkkring 44 die genormeerd is op een overstromingskans van 1:1250. Het peil van het IJ en Noordzeekanaal fluctueert tussen de -50 en 0 cm NAP. De waterbeheerder stelt geen nadere eisen, maar adviseert ruim boven NAP (maatgevende waterstand) te bouwen. Het Stedenbouwkundig Plan voldoet aan deze wens, doordat de begane grondvloer op ca. 1.50 meter boven NAP ligt. Er wordt wel onder maaiveld gebouwd, maar de entree tot deze parkeerkelders ligt op ca. 1.50 meter boven NAP. De kans dat de kelders van boven vollopen is daarmee op een acceptabel niveau. De kelders moeten uiteraard waterdicht gemaakt worden. Een polderbemaling van de onderkeldering is niet toegestaan.

waterkwantiteit

In dit stedenbouwkundig plan wordt geen water gedempt en wordt geen groen gebied verhard. Daardoor is geen compensatie nodig in de vorm van extra oppervlaktewater.

grondwater

De grondwaterstand is circa -0.40 m NAP. Een ondergrondse parkeergarage interfereert met de grondwater stroom. Door de bouw van de ondergrondse parkeergarage kan het grondwaterpeil stijgen (direct aan de noordzijde, grenzend aan de wanden van deze garage) met maximaal 25 centimeter. Het grondwater ligt dan nog steeds ruim

1.50 meter onder maaiveld, ruim boven de grondwaternorm.

hemelwater

De aanleg van daktuinen, vegetatiedaken en wattertuinen kan ervoor zorgen, dat zoveel mogelijk schoon (regen)water in het gebied wordt vastgehouden.

watergebruik

Conform de Wet Milieubeheer moet de initiatiefnemer van de bouw aantonen welke maatregelen op het gebied van waterbesparing haalbaar zijn.

4.8 Vuilinzameling

Vuilcontainers moeten inpandig en geurvrij worden opgesteld.

4.9 Bodemkwaliteit

In 2006 is een bodemonderzoek uitgevoerd voor de Kop van het Java-eiland (Bodemonderzoek Strook en Driehoek Kop Java te Amsterdam 12/06/2006). In de bovengrond van de Driehoek zijn lichte verontreinigingen gemeten. In de diepere ondergrond (op een diepte van 6,3 tot 6,7 meter onder het maaiveld) is een sterke verontreiniging aangetroffen in, naar verwachting, een spot van

beperkte omvang. Er worden geen actuele risico's verwacht zolang niet in de diepere ondergrond wordt gegraven. Bij aanvragen om omgevingsvergunning zal overigens moeten worden aangetoond dat niet op verontreinigde grond wordt gebouwd.

4.10 Archeologie

De gemeente heeft in april 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Kop Java. Er is vervolgonderzoek nodig als men dieper graaft dan 6,5 meter onder maaiveld. Het verwachte complextype is maritiem. Verwachte structuren zijn scheepswrakken en losse voorwerpen. De archeologische verwachting is laag vanwege de ophoging van het Java-eiland met 6,5 meter aan het eind van de 19e eeuw. Eventuele vondsten ouder dan 50 jaar moeten worden gemeld.

4.11 Cultuurhistorische waarden

De bestaande kade is van cultuurhistorische waarde in het plangebied. De kade is rond 1906 aangelegd. Dit Stedenbouwkundig Plan gaat uit van het volledige behoud van de historische kade. De cultuurhistorische waarde blijft daarmee behouden. Het havenbedrijf heeft in 2009 de koppen van de meerpalen gezaagd. De schade die daarmee aan

het erfgoed is aangericht, wordt met dit Stedenbouwkundig Plan niet gerepareerd.

Een groot deel van de kade constructie ligt onder maaiveld. De gewichtsmuur bestaat uit stampbeton of betonblokken met een basaltbekleding vanaf de waterlijn tot de deksteen. De gewichtsmuur bevindt zich op een houten vloer op regelwerk ter breedte van 14,35 meter en is op vuren houten palen gefundeerd. Aan de landzijde van de gewichtsmuur bevindt zich een houten damwand. De houten vloer bevindt zich op ca -4,00 meter NAP. Het bodemniveau van de IJhaven bedraagt ca. - 10,00 NAP. De peilhoogte van de deksloof bedraagt gemiddeld + 1,51m NAP. Voor de kademuur staan meerpalen die met kettingen door de gewichtsmuur heen aan houten ankerstoelen verankerd zijn.

De kade is in redelijke staat van onderhoud.

4.12 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit (2002) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Het plangebied ligt binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol. Er geldt op basis van het Luchthavenbesluit een hoogtebeperking van 150 meter. De voorgestelde bouwhoogte van 30 meter is met betrekking tot het Luchthavenindelingsbesluit geen probleem.

4.13 MER/Mer-beoordeling

Op grond van het Besluit Milieu Effect Rapportage, Bijlage D, categorie D.11.2 is het project niet MER-beoordelingsplichtig (stedelijk ontwikkelingsproject met een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer). Wel dient op basis van artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit een zogenoemde 'voortoets' te worden uitgevoerd. In deze voortoets moet worden gezien of de activiteit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Daarbij moet worden gekeken naar de omvang van het project, cumulatie met andere projecten, opnamevermogen van het natuurlijke milieu in samenhang met aangewezen natura 2000-gebieden. De omvang en ligging van het plangebied, de reeds aanwezige bebouwing en infrastructuur en de al uitgevoerde onderzoeken maken dat de conclusie kan worden getrokken dat geen MER-beoordeling behoeft te worden uitgevoerd.

4.14 Flora en faunawet

In het plangebied zijn geen beschermde planten of dieren. Er kan gebouwd worden zonder ontheffing van de Flora en faunawet.

Bijlagen

Bijlage 1: Planning

De planning is gebaseerd op de vaststelling van dit Stedenbouwkundig Plan door de gemeenteraad in oktober 2012. Na de vaststelling gaat de gemeente op zoek naar een ontwikkelaar. De verwachting is dat start bouw in 2016 kan plaatsvinden zodat begin 2017 de oplevering van het hotel kan plaatsvinden. In 2012 wordt ook gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor de Driehoek om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Bijlage 2: Financiën

Kosten woonrijpmaken

Voor de maaiveldinrichting is uitgegaan van dezelfde kwaliteit als op de Javakade en de Sumatrakade is gerealiseerd. De Javakade en de Sumatrakade worden doorgetrokken en komen samen op het bakstenen plein, waar ook de keerlus voor de touringcars wordt aangelegd. De openbare ruimte rondom het hotel wordt grotendeels met gebakken klinkers uitgevoerd, met uitzondering van de Javakade waar de granietkeien van de Javakade worden doorgetrokken.

Opbrengsten

De grondprijzen zijn conform het grondprijzadvies van het OGA en gebaseerd op een totaal programma van 12.500 m² bruto vloeroppervlak, waarin een hotel met een horecavoorziening gerealiseerd wordt.

Fasering

In de grondexploitatie is start bouw 2015 aangehouden. De looptijd van de grondexploitatie is tot 2020.

Resultaat

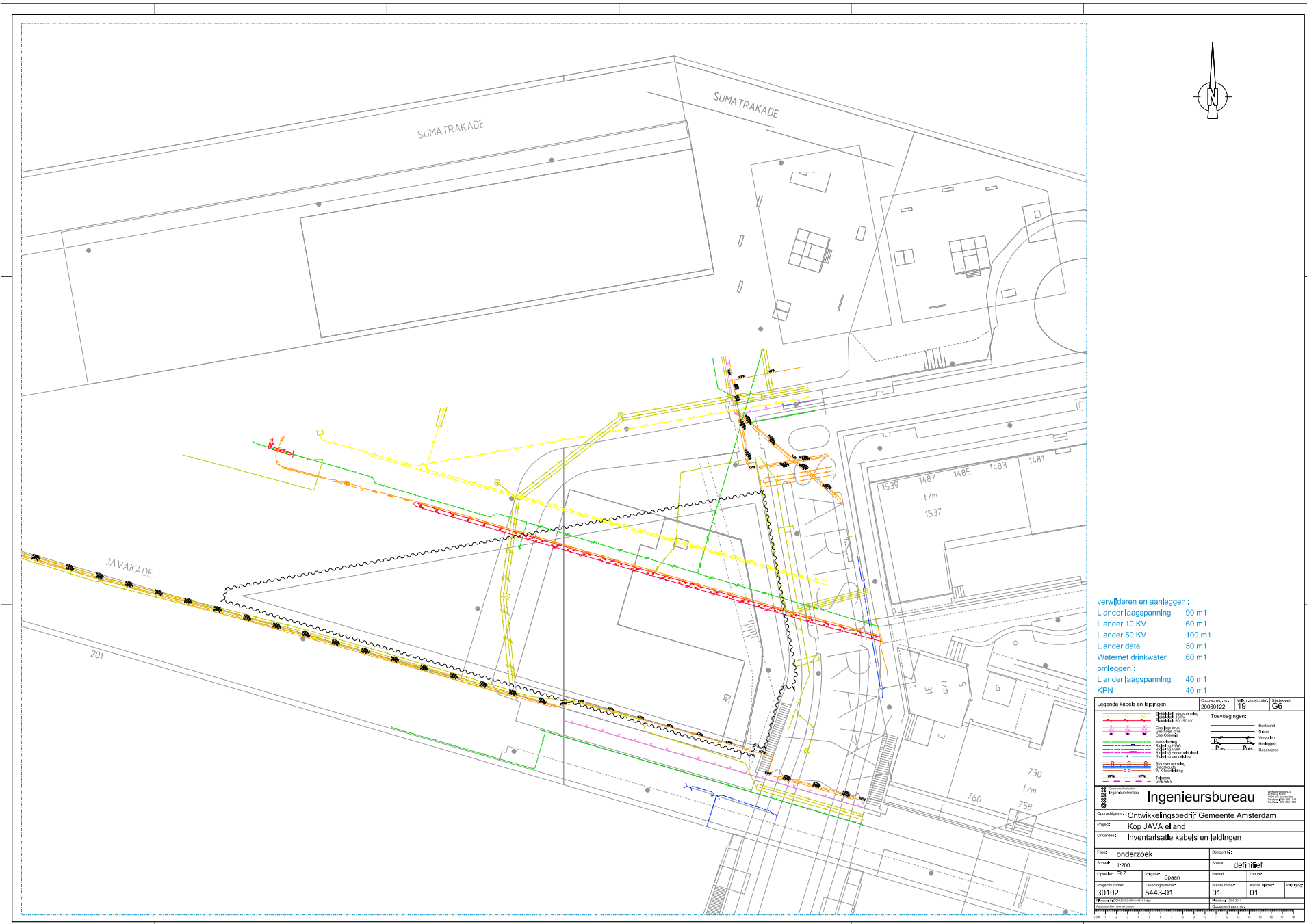
De grondexploitatie laat een positief resultaat netto contant zien.

Risico

Gerealiseerde grondprijzen zijn afhankelijk van marktcondities. Na marktconsultatie is echter geconcludeerd dat een hotel van 200- 250 kamers een goed afzetbaar product is.

Kosten buiten de grondexploitatie

Voor de kosten voor bodemsanering is een 2 laagse parkeergarage onder de gehele Driehoek het uitgangspunt. Deze kosten zullen hoger uitvallen wanneer de parkeerbak ook naast het hotel wordt gesitueerd. De kosten worden uit de stelpost Bodemsanering gedekt.



Bijlage 3: Kabels en leidingen

Tracés

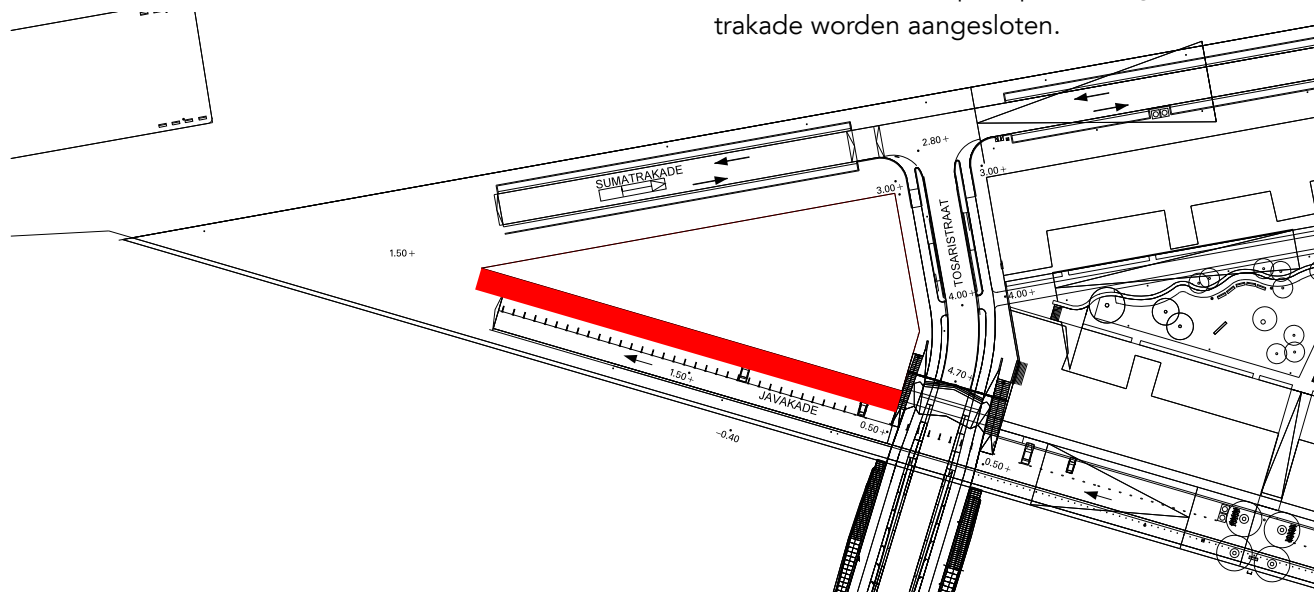
Voor de distributienetten (t.b.v. huisaansluitingen) is een kabels- en leidingenstrook geprojecteerd op de Javakade. Afhankelijk van de locatie van de technische ruimtes kan hier gebruik van gemaakt worden. Zowel de elektriciteitskabels als de gasleidingen in de Sumatrakade zijn aangesloten op de elektriciteitskabels en de gasleidingen in de Javakade (binnen het plangebied). Vanwege de hoogteverschillen is deze verbinding ten westen van de Tosaristraat (binnen het plangebied). Het tracé voor elektra zal verlegd moeten worden omdat deze nu door de bouwkuip loopt. In de Sumatrakade (buiten het plangebied) ligt een persleiding voor het doorpompen van afvalwater. Verder lopen er telecom tracés (o.a. KPN en UPC) langs de Kop Java. Vanaf de Kop Java is een zinker aanwezig van Liander electra (10 kV) richting Amsterdam-Noord en een boring van UPC/KPN zuidwaarts richting de Piet-Heinkade. De zinker en de boring liggen buiten het plangebied en hebben geen invloed op dit project.

Nutsvoorzieningen

Net als in de rest van het Oostelijk Havengebied worden gemalen en andere gebouwde nutsvoorzieningen ondergronds gemaakt of in gebouwen weggewerkt. Traforuimtes (algemeen voedingspunten) moeten in pandig worden ondergebracht. De traforuimte voor gebouw zelf zal uiteraard ook in pandig gebouwd moeten worden. Een ondergronds vuilwatergemaal zal nodig zijn, deze zal

in principe overrijdbaar worden gemaakt. Om de gebruiksmogelijkheden voor de Strook van de Kop Java zo ruim mogelijk te houden wordt het ondergrondse vuilwatergemaal binnen het plangebied (maar niet binnen de bebouwing) gesitueerd.

Een gasdrukregelruimte zal op de Kop van het Javaeiland niet nodig zijn. Een walradarstation zal worden opgenomen in de Driehoek. De situering van brandkranen en lichtmasten wordt afgestemd op de inrichting van de openbare ruimte en de te ontwikkelen gebouwen. In de Jan Schaeferbrug zijn geen kabels en leidingen opgenomen anders dan voor de verlichting van de brug.



Kabels en leidingenstrook (5m breed)

Huisaansluitingen

Voor de aansluiting van de Driehoek op nutsvoorzieningen kan in principe gebruik worden gemaakt van de aanwezige netten. Echter, er zal vooraf moeten worden bekeken of deze netten voldoende capaciteit hebben voor de nieuwbouw. Op het Java-eiland wordt het systeem van Warmte Kracht Koppeling (WKK) toegepast. Bij de dimensionering is echter geen rekening gehouden met bebouwing op de Kop Java, dus hier kan geen gebruik van worden gemaakt. Er zal dus gebruik gemaakt moeten worden van gas, waarbij onderzocht moet worden of er voldoende capaciteit in het gasnet aanwezig is. Mocht de capaciteit onvoldoende zijn, dan zal er vanaf de regelruimte in de Tosarituin een nieuwe aansluiting gerealiseerd moeten worden. Het afvalwater kan op de persleiding in de Sumatrakade worden aangesloten.



Bijlage 4: Bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Java-eiland. De gemeenteraad en Gedeputeerde Staten hebben het bestemmingsplan vastgesteld op respectievelijk 20 maart 1997 en op 4 november 1997.

Het gebied is bestemd als 'Uit te werken Gemengde Doeleinden' (UGD). Hierbinnen zijn de volgende bestemmingen mogelijk: consument-verzorgende dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, paramedische voorzieningen, recreatieve voorzieningen, kantoren, bedrijven, woningen, hotels, horeca I en III, verkeersareaal en groenvoorzieningen.

Specifieke bepalingen en uitgangspunten binnen de Driehoek:

- Bestemd voor 'cityondersteunende' functies
- maximaal 6 bouwlagen
- maximale bouwhoogte 20 meter
- maximaal 2100 m² van het grondoppervlak mag bebouwd worden.

Juridisch planologisch vervolg

Voor het realiseren van een hotel met een hoogte van meer dan 20 meter in de Driehoek is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Het vernieuwen van het bestemmingsplan start als de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan heeft vastgesteld en na de ter visie legging. Alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten aan het vastgestelde bestemmingsplan worden getoetst.

Bestemmingen:

W1	WONINGEN C.A.
W2	WONINGEN C.A.
T	TUINEN
Bh ^{III}	HORECA
UGD	NADER UIT TE WERKEN
G	GROENVORZIENINGEN
Rp	PARK
Va	VERKEERSAREAAL
Vw	VAARWATER

Nadere aanduidingen:

*****	BESTEMMINGSPLANGRENS
—	BESTEMMINGSGRENS
7-10	MINIMUM EN MAXIMUM AANTAL BOUWLAGEN
8m	MAXIMALE BOUWHOOGTE IN METERS
34 7-10	MAXIMUM BEBOUWINGSPERCENTAGE MINIMUM EN MAXIMUM AANTAL BOUWLAGEN
[diagonal lines]	LIGPLAATSEN VOOR BINNENVAART
[cross-hatch]	LIGPLAATSEN VOOR WOONSCHEPEN
[horizontal lines]	LIGPLAATS VOOR BEDRIJFSSCHEPEN EN /OF RIVIERCRUISEVAART
[grid]	WATERSTOEP TOEGESTAAN
[solid black]	BRUGGEN TOEGESTAAN
[double arrow]	SITUERING POORTEN, STEGEN EN ONDERDOORGANGEN
[rectangle with 'A']	ONDERGRONDSE PARKEERGARAGES & BERGINGEN TOEGESTAAN
[line with triangle]	VERWIJZING NAAR DWARSPROFIELEN
[dashed line]	HOOGTESCHIEDINGSLIJN
[double line]	ZICHTCORRIDOR



Notitie

Aan
Van
Doorkiesnummer
Faxnummer
E-mail

Datum
Onderwerp

L. Beukers
020 552 9485
020 552 9610
LBeukers@pmb.amsterdam.nl

10 juni 2012
Nota van beantwoording concept SP Driehoek Kop Java 2012

L.s.,

Inleiding

De inspraakperiode voor het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) voor het plangebied Driehoek Kop Java was van 29 maart tot 30 mei 2012. Op 23 april 2012 heeft er een inloopavond plaatsgevonden. In deze nota van beantwoording komen de adviezen en reacties naar aanleiding van deze inloopavond en de ingediende zienswijzen aan bod. Per thema zijn de reacties samengevoegd en samengevat. In de bijlagen treft u een lijst aan van alle inspraakreacties (bijlage 1).

Binnengekomen reacties

- | | |
|---|--------------------|
| 1. J. Breen | d.d. 17 april 2012 |
| 2. T. Bayer | d.d. 23 april 2012 |
| 3. M. v/d Hengel | d.d. 23 april 2012 |
| 4. J. Heinsius | d.d. 19 april 2012 |
| 5. B. Sondermeijer | d.d. 21 april 2012 |
| 6. A. Knoop
(namens MR Kleine Kapitein als voorzitter) | d.d. 19 april 2012 |
| 7. M. Jelmorini | d.d. 26 april 2012 |
| 8. G. Maussen | d.d. 27 april 2012 |
| 9. W. Kaptein | d.d. 1 mei 2012 |
| 10. B. Blomjous | d.d. 7 mei 2012 |
| 11. T. Harder / E. Waltemann | d.d. 12 mei 2012 |
| 12. D. Bode en W. Kuik | d.d. 31 mei 2012 |
| 13. Bewoners Huys Europa
(141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163) | d.d. 29 mei 2012 |
| 14. F. R Buernan
(namens bewoners Tosaristraat 5, 7, 9, 11, 11, 13, 15, 17, 19,
21, 23, 25, 25, 27, 29, 31) | d.d. 28 mei 2012 |
| 15. K. van Nigtevegt | d.d. 29 mei 2012 |
| 16. C. Lazonder / I. van der Berg | d.d. 30 mei 2012 |
| 17. J.J. Berkhout | d.d. 30 mei 2012 |
| 18. W.J. Eising | d.d. 30 mei 2012 |
| 19. E.F. Grossfeld | d.d. 29 mei 2012 |
| 20. M. Mosselman | d.d. 5 juni 2012 |

In totaal zijn er 20 schriftelijke reacties binnengekomen, waarvan er 3 namens een groep is gestuurd (nr, 6, 13 en 14). Hieronder wordt per thema nader ingegaan op de

verschillende reacties. De nummers achter de thema's refereren aan de genummerde reacties hierboven.

Bouwhoogte en uitzicht (nr. 1, 11, 12, 13, 20)

Dat de voorgestelde bouwhoogte in het SP deels 10 meter hoger is dan de in het bestemmingsplan vastgestelde bouwhoogte (20 meter + peil), stuit op veel onbegrip van de insprekers (11 en 13). Met name bewoners van Huys Europa aan de overkant langs het water hebben bezwaar tegen de bouwhoogte van 30 meter. Bewoners vinden dat er wordt getracht terug te komen op een eerder genomen besluit (bestemmingsplan, 1997) echter zonder dat er sprake is van een steekhoudende, inhoudelijke argumentatie. Ook wordt aangegeven dat deze massieve wand ten koste gaat van het woongenot en niet past bij het beeld dat van gemeentezijde is voorgelegd bij de aankoop van de woning. Een massieve wand van 30 meter gaat volgens de insprekers ten koste van de waarde van de woningen, waardoor hun belangen worden geschaad. Verder wordt door bewoners gesteld dat er sinds de vaststelling van het bestemmingsplan geen ontwikkelingen zijn geweest die een dergelijke aanpassing in bouwhoogte rechtvaardigt en er geen legitieme redenen zijn om het huidige bestemmingsplan buiten werking te stellen. Een bewoner geeft aan dat ze de wens om het hoogste punt van het hotel gelijk te maken aan de hoogte van de gebouwen begrijpelijk vindt, maar dat het huidige concept uitgaat van een iets andere hoogte, waarom worden de hoogste punten dan niet even hoog? Een andere inspreker (1) spreekt juist van een gemiste kans en vindt dat de bouwhoogte minimaal 60 meter zou moeten bedragen.

Voor de woningen op de 7de en 8de verdieping vermindert het uitzicht, de gestelde 10% wordt als misleidend gezien, het is een streep door het uitzicht.

Beantwoording

De in het SP voorgestelde getrapte bouwhoogte van 18 en 30 meter is een compromis tussen algemeen belang (bouwhoogte 30 m) en individueel belang van enkele woningen (bouwhoogte 20 m).

Ten behoeve van het individuele belang van de bewoners van de bovenste 3 lagen van de Tosaristraat is de bouwhoogte in het bestemmingsplan verlaagd naar 20 meter. Simulaties geven aan dat hiermee de Kop van het Java-eiland geen eenheid vormt met de rest van het eiland. Met een bouwhoogte van 30 meter sluit de bebouwing beter aan bij de aangrenzende woningen aan de Tosaristraat en Sumatrakade. Daarmee vormt de Driehoek een eenheid met rest van het Java-eiland. Hierdoor past het Java-eiland goed in de stedenbouwkundige structuur, die bestaat uit een archipel van eilanden met een hechte bebouwing die in de open ruimte van het IJ liggen. Een bouwhoogte van 30 meter zou daarom over de gehele Driehoek het beste zijn.

De zienswijzen die pleiten voor een bouwhoogte van 20 meter geven aan dat de voorgestelde bouwhoogte van 30-18 meter leidt tot verlies van woongenot en verlies van vastgoedwaarde. De hoogbouweffecten op de omgeving zijn uitgebreid onderzocht. Wat betreft bezonning, windhinder en geluidhinder is aangetoond dat de verhoging van de bouwhoogte van 20 naar 30 meter geen meetbare verslechtering betekent voor omwonenden. Alleen een beperkt (10%) verlies van uitzicht is aangetoond voor een zevental woningen aan de Tosaristraat. Een bewoner geeft aan dat de hogere bebouwing een 'streep' vormt in haar uitzicht. De impact van de hoogbouw op het uitzicht is weergegeven op blz. 16 van het SP.

De hoogbouweffecten voor Huys Europa zijn naar aanleiding van de inspraak verder onderzocht. Ook hier zijn geen verslechtingen ontdekt wat betreft bezonning,

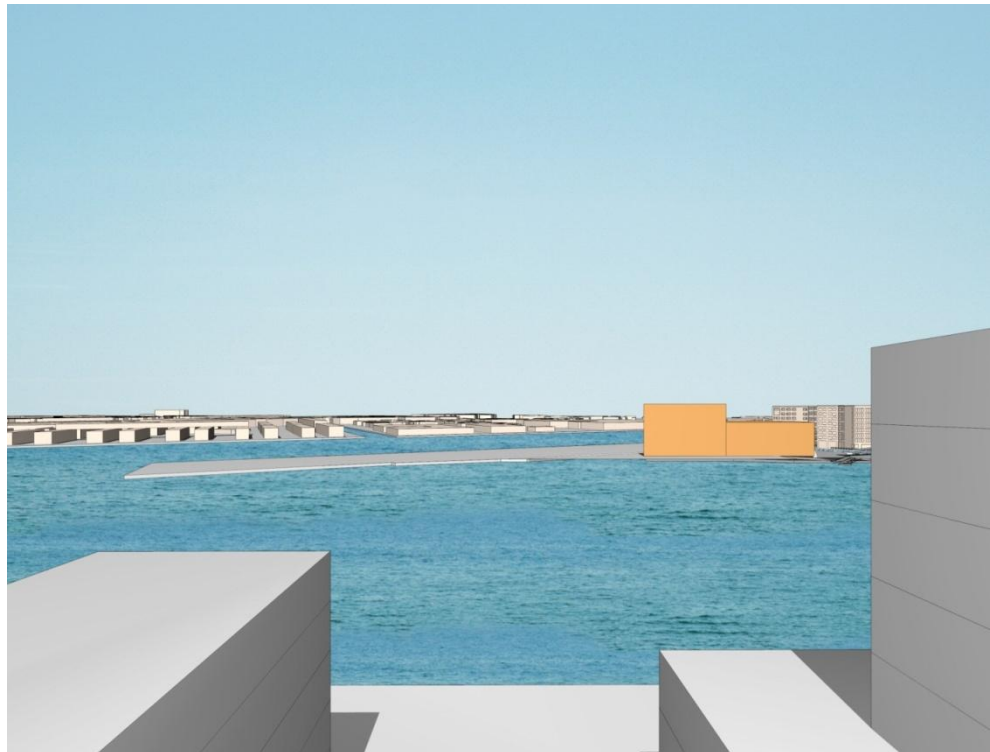
windhinder en geluidhinder. De impact op het uitzicht is in beeld gebracht. De twee bijgevoegde impressies tonen aan dat het verlies van uitzicht ten gevolge van de hogere bouwhoogte (die ca 300 meter van Huys Europa af ligt) zeer beperkt is en excentrisch van de oriëntatie van de woningen ligt. De impressies geven ook aan dat de hogere bouwhoogte niet of nauwelijks bepalend is voor de vorming van een lange zware massieve wand.

Een bewoner geeft aan dat de bouwhoogte minimaal 60 meter moet worden. Diverse stedenbouwkundigen zijn van mening dat de Kop ook hoger dan 30 meter bebouwd zou kunnen worden, gelet op de grote ruimte van het IJ. Er is in dit SP gekozen voor een bouwhoogte van 30 meter vanwege de eenheid met de rest van het eiland.

In praktijk zal de hogere bebouwing (30 m) de indruk geven een gelijke bouwhoogte te hebben als de aanliggende bebouwing (28 m) omdat de maaiveldhoogtes (waarvan de bouwhoogtes worden bepaald) van Driehoek en de bestaande bebouwing verschillen.



uitzicht vanuit Huys Europa, bebouwing 20 meter hoog



uitzicht vanuit Huys Europa, bebouwing 20 meter hoog

Parkeren

Tijdelijk parkeerterrein en parkeerbeleid

(nr. 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18)

Veel insprekers vrezen een toename van de parkeerproblematiek op Java-eiland. Door de bouw van het hotel verdwijnt het tijdelijk parkeerterrein op de Driehoek. De insprekers verwachten dat de parkeerdruk op straat hierdoor enorm zal toenemen en vinden het dan ook onaanvaardbaar als alle plaatsen verdwijnen en vinden dat deze gecompenseerd moeten worden.

Bewoners stellen voor om het parkeerbeleid aan te passen, door bijvoorbeeld parkeren voor vergunninghouders in te stellen of het honden uitlaatveld om te zetten in parkeergelegenheid voor vergunninghouders. Ook het (deels) openstellen van de parkeergarage onder Brazilië wordt genoemd.

Een bewoner schrijft dat het SP staat dat aan de Sumatrakade ruimte is voor 11 parkeerplaatsen en aan de Javakade maximaal 9 parkeerplaatsen. Deze plaatsen kunnen niet gemist worden voor bewonersparkeren, aangezien het aanbod voor regulier parkeren al niet voldoende is.

Ook wordt door meerdere bewoners aangegeven dat het huren van parkeerruimte van de parkeergarages op het Java-eiland geen goed alternatief is, gezien de hoge kosten.

Een bewoner geeft aan dat er in het SP geen aandacht wordt geschonken aan het parkeren tijdens de bouw.

De bezoekers van de partyboot Kapitein Kok maken veelvuldig gebruik van het tijdelijke parkeerterrein.

Beantwoording

Het is altijd uitgangspunt dat het parkeerterrein op de Kop van Java-eiland tijdelijk zou zijn. Hier heeft voormalig stadsdeel Zeeburg destijds expliciet voor gekozen bij de besluitvorming. Ook voor het huidige bestuur van Oost geldt het uitgangspunt dat de plekken niet worden gecompenseerd.

De onlangs vastgestelde nota parkeerbeleid stadsdeel Oost biedt instrumenten om bij ongewenste effecten op de parkeerdruk en mobiliteit maatregelen te nemen (bijv. beter benutten van bestaande stallingplekken, vergunningenplafond en aanpassen vergunningengebied). Het stadsdeel is terughoudend met het reserveren van parkeerplekken omdat hiermee flexibel gebruik van de plekken onmogelijk wordt gemaakt.

Parkeernorm

(nr. 7, 11, 15)

Bewoners maken zich zorgen om de parkeernormen die in het SP aan het hotel en de horeca worden gesteld, deze vindt men aan de lage kant. Bewoner zijn bang dat de bezoekers van de horeca beslag gaan leggen op de parkeerplaatsen op het eiland. Ook vindt een bewoners het vreemd dat er geen parkeernorm voor de vergaderzalen is opgenomen. Bewoners denken dat de omvang van de garage wordt afgestemd op een te lage norm.

Beantwoording

In het SP voor de Driehoek Kop Java zijn parkeernormen vastgesteld voor het hotel en de horeca. Voor de bepaling van deze normen is het zogenaamde Locatiebeleid van de gemeente Amsterdam gehanteerd. Daarnaast is de gemeentelijke Hotelloods en de markt geconsulteerd. Op basis hiervan is voor het hotel een minimum norm bepaald van 0,2 parkeerplaatsen per hotelkamer en een maximum van 0,3 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt een norm gehanteerd van 3 parkeerplaatsen per 100 m² café en 6 parkeerplaatsen per 100 m² restaurant. Voor de vergaderzalen is geen aparte norm opgenomen. Reden hiervoor is dat 400 m² vergaderzalen onvoldoende oppervlakte is om als conferentieoord te kunnen functioneren. Het gebruik van de vergaderzalen is daardoor geen zelfstandige functie, het hangt samen met verder gebruik van het hotel.

In de periode april / mei 2012 heeft Projectbureau Zuidelijke IJever samen met de Hotelloods een onderzoek laten uitvoeren naar de parkeerbehoefte van het hotel, onderzoek 'Te hanteren parkeernorm ten behoeve van de nieuwbouw van een hotel op de Kop van het Java-eiland. Dit onderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau, Strabo, Marktonderzoek en Vastgoedinformatie.

Hotel

Allereerst is een onderzoek gedaan naar de parkeermogelijkheden en parkeerbehoefte van hotelgasten van negen andere hotels. Deze negen hotels zijn gekozen op basis van hun locatie, omvang, sterrenclassificatie en type gasten, met als doel een goede vergelijking te kunnen maken met het hotel op de Driehoek Kop Java.

Hieruit is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen per hotelkamer bij de negen onderzochte hotels varieert van 0,07 tot 0,52 per hotelkamer. Echter de beschikbare parkeerplaatsen worden veel minder gebruikt. De feitelijke parkeerbehoefte ligt tussen 0,02 en 0,30 parkeerplaatsen per hotelkamer, waarbij er slechts één hotel is dat boven de norm van 0,2 parkeerplaatsen per kamer uitkomt.

Daarnaast zijn er in het onderzoek op basis van alle verzamelde gegevens een drietal mogelijke invullingen (type hotel) gegeven voor het hotel op de Driehoek Kop Java. Deze

invullingen zijn: een hoog in de markt uitgesproken en bijzonder hotel, een zakenhotel met aanvullende leisurefunctie en een gemiddeld toeristenhotel. Voor deze drie verschillende typen hotel is de te verwachten parkeerbehoefte berekend. Bij een bezetting van 100 % komt de parkeerbehoefte uit op respectievelijk 0.19, 0.16 en 0.12 parkeerplaatsen per kamer. Bij een lagere bezetting valt deze norm nog lager uit. De conclusie van het onderzoek is dan ook dat een minimum norm van 0,2 parkeerplaatsen per hotelkamer en een maximum norm van 0,3 parkeerplaatsen per hotelkamer voldoende moet zijn om aan de parkeerbehoefte van hotelgasten te voldoen.

Horeca

In het onderzoek wordt ook kort ingegaan op de parkeernorm voor horeca. Uit het onderzoek is gebleken dat de horeca in de onderzochte hotels buiten de hotelgasten met name lokaal, Amsterdams publiek uit de directe omgeving trekt. Dit publiek komt zelden met de auto. De te verwachten parkeerbehoefte die gegeneerd wordt door de horeca is dus beperkt. De parkeerplaatsen die volgens de vastlegde norm gerealiseerd moeten worden, zullen waarschijnlijk meer dan voldoende zijn en in feite een overcapaciteit aan parkeergelegenheid creëren.

Vergaderzalen

Over de parkeerbehoefte die de vergaderzalen genereren, zegt het onderzoek het volgende. De 400 m² zaalaccommodatie is onvoldoende voor het organiseren van grote congressen en seminars. Daarvoor is voldoende capaciteit beschikbaar in de directe omgeving (PTA en Muziekgebouw). Het biedt wel de mogelijkheid om vergaderruimte of videoconferencing voor hotelgasten te faciliteren of business meetings voor corporate klanten of vergaderruimte voor bedrijven in de omgeving. De hieruit voortvloeiende parkeerbehoefte is echter minimaal, omdat het overlap heeft met de parkeerbehoefte van overnachtende gasten.

NB: Het volledige onderzoeksrapport is als bijlage toegevoegd (bijlage 2).

School

(nr. 2, 5, 6, 16)

Sommige insprekers kunnen zich niet goed voorstellen dat er geen behoefte meer zou zijn aan een basisschool en aanverwante functies. Er wordt getwijfeld aan de demografische prognoses en of deze wel juist worden geïnterpreteerd. Ook vragen bewoners zich af waar de school dan gehuisvest gaat worden?

De Medezeggenschapsraad (MR) van De Kleine Kapitein geeft aan dat het besluit om geen school meer op te nemen in de plannen voor de Driehoek Kop Java niet in overleg met schoolbestuur (STAIJ) is genomen en dat het STAIJ hiertegen ook bezwaar gaat maken. De MR zet zijn vraagtekens bij een verhuizing naar de Oostelijke Handelskade in 2020. De MR verwacht dat de school te groot is hiervoor en dat er geen rekening wordt gehouden met het Brede School-concept. Ook wordt benadrukt dat een school zorgt voor cohesie in de buurt.

Beantwoording

Het besluit af te zien van nieuwbouw voor de Kleine Kapitein is in 2011 genomen door de stadsdeelraad van stadsdeel Oost. Met de vaststelling van het Integraal Onderwijshuisvestingsplan 2011-2015 heeft het stadsdeel het onderwijshuisvestingsbeleid voor de komende jaren vastgelegd.

Deze besluitvorming is zorgvuldig en in nauwe samenwerking met alle schoolbesturen voorbereid ook met het schoolbestuur STAIJ. Het bevreemd ons dat STAIJ hierover anders bericht.

De leerlingenprognoses zijn een onmisbaar onderdeel geweest bij het plannen van de huisvestingsvoorzieningen voor het basisonderwijs door stadsdeel en schoolbesturen.

Op basis van de fors dalende leerlingaantallen in het Oostelijk Havengebied vanaf 2015 ligt het niet voor de hand een nieuwe school te bouwen op de kop Java-eiland. Het stadsdeel gaat, net als u, uit van groei van het aantal leerlingen voor de Kleine Kapitein tot 2015. Daarna wordt een daling verwacht. Op het moment dat de scholen die nu gehuisvest zijn aan de Oostelijke Handelskade 10 rond 2019 ook in leerlingen aantal zijn gekrompen ontstaat voldoende ruimte om in dit gebouw in eigendom van het stadsdeel ook De Kleine Kapitein op te vangen.

Terecht merkt u op dat in dit verband het onderwijsconcept Brede School betrokken moet worden. Het is vanzelfsprekend dat dit punt te zijner tijd onderwerp van gesprek is tussen school, schoolbestuur en het stadsdeel.

Dat een school veelal een centrale plek inneemt in een buurt en de onderlinge contacten stimuleert is op zichzelf geen reden om een nieuwe school te bouwen.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

(nr. 4, 9, 11, 14, 16, 17)

Sommige insprekers maken zich zorgen over de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Hierbij worden verschillende punten door bewoners genoemd.

Men verwacht dat het druk gaat worden op de Sumatrakade, met laden en lossen, aankomende hotelgasten en ouders die kinderen naar school brengen. De doorstroming van het verkeer vanaf de Javakade naar de Tosaristraat is ander zorgpunt. Alle auto's vanaf de Javakade moeten via de keerlus naar de Tosaristraat.

De keerlus is volgens een andere inspreker niet ruim genoeg voor het te verwachten verkeer. Men vraagt zich af of het verkeer vanaf de Javakade ongehinderd kan doorrijden zonder vast te komen zitten door draaiend verkeer. Dit geldt ook voor nooddiensten.

Bewoners maken zich zorgen over de veiligheid. Ze zijn bang dat er extra onwenselijk verkeer op de Brantasgracht komt, dat kruist met de wandel- en fietsroutes op het eiland. En als er een terras aan de Javazijde komt, worden er problemen verwacht met al het verkeer over de Javakade en de fietsnietjes.

Een ander punt waar bewoners zich zorgen over maken is de verkeersafwikkeling op de Driehoek zelf van het hotel, de riviercruise en de school, met name in het hoogseizoen van het hotel en de riviercruise.

Een ander bewoner vraagt zich af of de bocht van de T-kruising (weg van Jan Schaeferbrug en Sumatrakade niet te krap is voor autobussen, bussen gebruiken beide weghelften in de bocht. Dat is nu al het geval en met het huidige plan wordt deze situatie gehandhaafd en komt er zelfs een zelfde krap bocht bij vanaf de brug naar de Driehoek.

Beantwoording

Verkeersintensiteit Javakade (zuidkant Driehoek)

De verkeersintensiteit op de Javakade zal ten gevolge van het bouwplan niet/nauwelijks toenemen, aangezien het hotel wordt ontsloten aan de noordkant van de Driehoek. De Javakade heeft nu een relatief lage verkeersbelasting die ver onder de grens voor een

erftoegangsweg ligt. Op dit moment komt er verkeer van de bewonersgarage (ca. 180 parkeerplaatsen) en de parkeerplaatsen op maaiveld (ca. 40 parkeerplaatsen). In de toekomst blijft dit vrijwel ongewijzigd (er komen 9 parkeerplaatsen bij op maaiveld).

Verkeersintensiteit noordkant Driehoek, tussen kruising en garage hotel.

Het autoverkeer ten behoeve van het hotel gaat direct vanaf de T-kruising Tosaristraat naar de parkeergarage en belast dus niet over de rest van de Sumatrakade (noordkant van de Driehoek) en keert niet op het plein. De intensiteit van dit stukje weg blijft in de toekomst ongeveer gelijk aan het huidige niveau. Dit stukje weg heeft in de huidige situatie een zeer lage verkeersbelasting: verkeer van de Javakade (220 parkeerplaatsen, 180 plus 40) en het tijdelijke parkeerterrein (60 parkeerplaatsen) en het laden en lossen van de riviercruiseboten en school. In de toekomst zal er naar verwachting iets meer autoverkeer rijden: Javakade (229 parkeerplaatsen, 220 plus 9), garage hotel (naar verwachting ca 50-100 parkeerplaatsen) en maaiveldparkeren noordzijde Driehoek (11 parkeerplaatsen). Daar komt nog laden en lossen ten behoeve van het hotel bij. Het laden en lossen voor de riviercruise verminderd, aangezien twee tijdelijke ligplaatsen opgeheven worden. Op termijn verdwijnt ook het laden en lossen voor de school. De verkeersintensiteit blijft zeer laag.

Verkeersintensiteit plein en noordzijde Driehoek, west van garage hotel.

Het plein en de noordzijde Driehoek, tot de uitgang van de parkeergarage van het hotel worden ongeveer even druk als de Javakade nu, aangevuld met laden en lossen. Omdat het laden en lossen in vakken naast de weg plaatsvindt, is van opstopping geen sprake, zeker niet gezien de zeer lage intensiteiten. Op het plein rijdt uitsluitend het verkeer van de Javakade, plus laden en lossen ten behoeve van hotel.

Alleen het laad- en losverkeer moet de keerbeweging maken op het plein, het verkeer uit de Javakade rijdt gewoon de hoek om. Dit verkeersintensiteit is dermate laag, dat keren geen probleem is. Aangezien de ruimte voor de keerbeweging voldoende groot is (zie SP) en de voertuigen elkaar prima kunnen zien, is hier geen sprake van een gevaarlijke situatie. Het verkeersregime 'erf' past uitstekend bij stapvoets gemengd verkeer met verschillende richtingen.

Grootte plein

Sommige bewoners vrezen dat het plein te klein is om te keren. Op blz. 20 zijn de keerbewegingen getekend van touringcars, de grootste voertuigen die hier verwacht worden. Op de tekening is te zien dat het plein ruim genoeg is om deze draai te accommoderen. Om een touringcar te keren hoeft niet 'gestoken' te worden: een achteruitrijdbeweging zou inderdaad gevaarlijk zijn, maar dat hoeft ook niet. Omdat de bus alleen vooruit rijdt en het plein ruim genoeg is, heeft de bus voldoende zicht op het overige verkeer.

Op blz. 20 wordt ook de keerbeweging getekend van een truck met oplegger, het grootste voertuig waar in een stedelijke omgeving rekening mee wordt gehouden. Een truck met oplegger wordt hier niet verwacht, maar zou wel hier per ongeluk kunnen komen. Op de tekening is te zien dat ook dit voertuig in één draai kan keren, zonder te steken.

Breedte Javakade

Gevreesd wordt dat het verkeer niet langs het terras op de Javakade kan. Naast het terras wordt een rijloper gecreëerd van ruim 4 meter. Dat is ruim genoeg voor éénrichtingverkeer. De breedte van de rijloper is gelijk aan de breedte van de rijloper op de rest van de Javakade. Het is gebruikelijk om een veiligheidsafstand te creëren tussen terras en rijbaan. Deze afstand gaat ten koste van het terras en niet van de rijloper.

Verkeerscirculatie in de tijdelijke situatie buiten plangebied

De verkeerscirculatie van de tijdelijke school en tijdelijke riviercruise (buiten het plangebied) vragen een aparte uitwerking. Gevreesd wordt dat de Javakade gebruikt zal worden door laden en lossen van touringcars, vrachtwagens en taxi's ten behoeve van de riviercruises. Omdat dit laden en lossen in de definitieve situatie aan de Javakade niet mogelijk is, is er voor gekozen om de tijdelijke riviercruises in het plangebied op te heffen zodat de huidige drukte daar verdwijnt. De twee riviercruiseplekken aan het einde van de strook blijven voorlopig wel gehandhaafd. Het is niet logisch te verwachten dat verkeer ten behoeve van deze riviercruises via de Brantasgracht zal rijden omdat deze route veel langer zou zijn. Omdat de riviercruises vanaf de Schaeferbrug te zien zijn, wordt verwacht dat de bestuurders daar ook naar toe zullen en rijden en niet de andere kant op, om via de gracht en kade te rijden. Er zal, in samenwerking met het stadsdeel, een apart ontwerp gemaakt worden ten behoeve van het verkeer voor de tijdelijke school en de tijdelijke riviercruises.

Circulatie

Een bewoner vraagt hoe het verkeer van de Javakade naar de Tosaristraat gaat. Inderdaad kan het verkeer niet via de Brantasgracht, dus blijft de Javakade éénrichtingsverkeer en zal dat verkeer via de noordkant van de Driehoek naar de Tosaristraat rijden. Het plein is ruim genoeg voor de keerbeweging (zie afbeelding blz. 20). Dat dit verkeer in de huidige situatie qua doorstroming last heeft van de touringcars ten behoeve van de riviercruise wordt onderkend en is reden om de riviercruise op dit punt op te heffen.

Bussen op T kruising

Er wordt gevreesd dat de T-kruising Sumatrakade/Tosaristraat ten gevolge van het bouwplan te klein blijkt om het toekomstig verkeer te accommoderen. De huidige T-kruising ligt buiten het plangebied en wordt ten gevolge van het plan niet aangepast. De huidige T-kruising is inderdaad niet ruim, maar wel voldoende. Het belangrijkste probleem is dat de bussen van Sumatrakade naar Tosaristraat de bocht afsnijden (al dan niet ten gevolge van te hoge snelheid) waardoor tegemoetkomende bussen en overig snelverkeer moeten wachten. Als voertuigen binnen de markeringslijnen blijven rijden is dat probleem er niet.

Hotel, functie en kwaliteit (nr. 9, 10, 12, 14, 16, 19)

Bewoners geven aan dat zij hun twijfels hebben bij een hotel op de Driehoek Kop Java. Zij vinden dat een hotel niet een functie is 'waar heel Amsterdam iets aan heeft'. De bebouwing op de Driehoek zou een functie moeten krijgen voor de directe omgeving, zoals meer woningen of naar buiten gerichte horeca (met een eigen exploitatie), een (film)museum, een park of ruimte voor creatieve inzichten.

De noodzaak van een hotel wordt betwijfeld, in de buurt van Java-eiland bevinden zich al twee grote hotels, het Lloydhotel en het Mövenpickhotel en daar is onlangs nog het Double Tree Hiltonhotel bijgekomen. Daarmee zou het gebied verzadigd zijn. Er wordt om een cijfermatige onderbouwing gevraagd. Men vraagt zich af of het huidige plan gezien de crisis nog wel actueel is.

In het huidige SP is de eis aan de kwaliteit voor het hotel losgelaten (de sterren indicatie). Bewoners maken zich zorgen over de kwaliteit van het hotel en willen graag de eis voor 4/5 sterren hotel terug in het SP

Beantwoording

Hotel functie

Het hotel op de Kop Java is een schakel tussen twee verschillende gebieden. Aan de ene kant het bestaande Java-eiland met de zijn stedelijke bebouwing van wonen, gemengd met horeca en bedrijvigheid. Aan de andere kant de 'Strook' die door de gemeente is aangewezen als metropolitane plek, een plek die niet alleen buurtbewoners maar ook (inter-) nationale bezoekers moet aantrekken. Op dit moment worden er al evenementen georganiseerd die publiek trekken van buiten.

Een hotel trekt enerzijds bezoekers van ver, maar is op zichzelf ook een rustige functie die past bij de woonbuurt.

Noodzaak voor een hotel

De gemeenteraad heeft in 2007 de Nota Hotelbeleid 2007 – 2010 vastgesteld. Dit beleid is nog steeds geldig. Doelstelling van deze nota is om voor 2015 9000 extra hotelkamers in de stad te realiseren. De voortgang wordt *gemonitord*.

Er wordt gestreefd naar een structurele bezettingsgraad van 75%. Vorig jaar was de bezettingsgraad van 3, 4 en 5 sterren hotels in Amsterdam gemiddeld 78% (HOSTA 2012). De verwachting is dat de vraag naar hotelkamers blijft stijgen met 2,5 % per jaar (World travel and tourism council). Deze cijfers laten zien dat de noodzaak voor het ontwikkelen van hotels nog steeds aanwezig is.

In het concept Horecanota (mei 2012) beschouwt stadsdeel Oost de ontwikkeling van hotels in het stadsdeel als een goede impuls voor de economie en stimuleert en faciliteert de vestiging van hotels in het stadsdeel. In deze nota is rekening gehouden met de komst van een hotel op de Driehoek Kop Java.

De vraag naar hotelkamers in de stad is nog steeds hoog en zal naar verwachting blijven groeien. Een overconcentratie van hotels kan alleen ontstaan in gebieden waar een beperkte vraag naar hotelkamers is en in korte tijd veel aanbod wordt toegevoegd. In het centrumgebied van Amsterdam, waar de Kop Java eiland qua ligging toe gerekend kan worden is de vraag naar hotelkamers zeer groot. Hotels in het centrum van de stad hebben bezettingsgraden die hoger liggen dan het gemiddelde in de stad. De vraag in dit gebied van de stad is dus van nature groot. De unieke ligging en de kwaliteit van de omgeving van het hotel op de Kop Java eiland zal daarnaast naar verwachting een surplus aan vraag ontwikkelen.

Loslaten sterren

De afgelopen jaren zijn zeer aantrekkelijke hotelconcepten op te markt gekomen waarin de sterrenclassificatie minder leidend is. Voorbeelden hiervan zijn het Lloyd Hotel die kamers van verschillende grootte en kwaliteit mengt en Citizen M die op een hele kleine ruimte een heel hoogwaardig ingerichte hotelkamer biedt. De Nederlandse Hotel Classificatie is voor dit soort concepten niet goed toepasbaar. Er zijn dan ook concrete plannen om deze aan te gaan passen aan de nieuwe situatie. Om deze concepten niet uit te sluiten is het aantal sterren niet meegegeven. In de selectie zal worden gekeken naar de kwaliteit en de toegevoegde waarden van het concept.

Publieksfuncties

(nr. 3, 8, 12, 14)

Naast het hotel is er in het SP voor de Driehoek Kop Java ook ruimte opgenomen voor publieksfuncties in de vorm van 500 m2 horeca. Niet alle bewoners vinden dit voldoende. Zij willen dat de buurt iets 'terugkrijgt' en dat er meer buurtgerichte functie een plaats zouden moeten krijgen in de (plint van de)driehoek. Hierbij wordt gedacht aan een sportschool, sauna, park op het dak, winkeltjes. Ook wordt aangegeven dat het realiseren van een zwembad in het hotel voor hotelgasten én buurtbewoners in een grote behoefte zou voorzien.

Andere bewoners maken zich zorgen of er wel belangstelling is voor horeca in het hotel, de horecabestemming in pand Olympia is nooit ingevuld.

Een bewoner geeft aan dat met name de sociale functie van een in het hotel geïntegreerde horeca de locatie erg zal kunnen verlevendigen.

Beantwoording

Er wordt verwacht dat er belangstelling vanuit de horecawereld zal zijn voor een horecafunctie op deze bijzondere locatie. Uitgangspunt is dat de horecavoorziening maximaal inspeelt op de locatie naast het water en het uitzicht.

Een sportschool en/of sauna worden niet uitgesloten maar zijn voor deze plek niet vanzelfsprekend vanwege de perifere ligging. Voor zulke functies is het aannemelijk dat een plek omringd door woningen een meer geschikte locatie zou zijn. Een hotel met een zwembad wordt niet uitgesloten maar omdat de bouwkosten van een zwembad zeer hoog zijn, zal de hotelexploitant moeten overwegen of deze kosten opwegen tegen de opbrengsten.

Ervaring leert dat een heldere scheiding tussen privé en openbaar heel belangrijk is bij het ontwikkelen van nieuwe gebouwen. Bij een openbaar park op het dak van het hotel is de scheiding niet helder. Daarnaast brengt openbaarheid kosten voor de overheid met zich mee in de vorm van beheer en onderhoud.

Winkels op deze locaties zijn niet gewenst. Die zullen concurreren met het winkelcentrum Brazilië.

Vervolgproces

(nr. 3, 12, 14, 16)

Bewoners hebben aangegeven graag betrokken te willen worden bij het verdere proces. Ze willen invloed kunnen uitoefenen en meedenken over de eisen die gesteld kunnen worden aan het hotel en de omgeving. Bewoner willen graag een positieve route, die van invloed, volgen in plaats van de negatieve route van bezwaar en beroep.

Beantwoording

Tijdens de selectieprocedure zullen de uitgangspunten van de selectie worden vastgesteld door de wethouders van de centrale stad en stadsdeel Oost. Er vindt geen aparte inspraak plaats over de selectiecriteria en de bouwveloppe.

Duurzaamheid

(nr. 3, 9)

Bewoners hebben aangegeven dat duurzaamheid een zwaarwegende factor zou moeten zijn bij de selectie. Ontwikkelaars enkel uitdagen tot duurzaam ontwikkelen vindt men een te bescheiden standpunt. De Driehoek Kop Java zou een icoonproject kunnen worden op het gebied van duurzaamheid. Hierbij wordt gedacht aan energieopwekking, materiaalgebruik, maar ook aan sociale duurzaamheid, zoals kansarmen betrekken bij de bouw.

Beantwoording

Op 10 September 2008 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Notitie: Duurzaamheid in

de nieuwbouw. In deze notitie is opgenomen dat duurzaamheid een rol gaat spelen bij het maken van bouwvelopovereenkomsten en bij de selectie van marktpartijen. Onderkend wordt dat duurzaamheid een breed begrip is. Het kan betrekking hebben op energie, materiaalgebruik, afval, water, lucht, flora en fauna, aanpasbaarheid en mobiliteit, CO₂ uitstoot, etc.. De gemeente wil zich m.n. focussen op klimaat en energie, maar dit betekent niet dat de andere duurzaamheidsaspecten uit het oog worden verloren.

De mogelijkheden om maatregelen ter bevordering van duurzaamheid in een bestemmingsplan op te nemen zijn beperkt omdat ze vaak niet kunnen worden aangemerkt als ruimtelijke relevant. Er is daarom voor gekozen om een duurzame stedelijke ontwikkeling te bevorderen door middel van het stellen van eisen bij gronduitgifte.

Met de Beleidsregels over selectieprocessen voor gebiedsontwikkeling, die op 13 oktober 2009 door het College van Burgemeester & Wethouders zijn vastgesteld is o.a. bepaald dat duurzaamheid een substantieel deel moet uitmaken van het selectieproces. De mate waarin duurzaamheid kan worden meegewogen bij een selectieproces zal sterk afhangen van de soort opdracht en de locatie. Specifieke wensen t.a.v. duurzaamheid kunnen op verschillende manieren worden geïmplementeerd in het selectieproces. In de eerste plaats als randvoorwaarde in de bouwenvolop en in de tweede plaats als minimumeis en of als gunningcriterium tijdens de definitieve selectie.

Voor de Driehoek Kop Java geldt dat de mate waarin duurzaamheid een rol gaat spelen nog moet worden bepaald. Dit wordt meegenomen bij het opstellen van een selectiebrochure, waar in alle punten waarop een ontwikkelaar geselecteerd gaat worden, nader worden bepaald en ook een wegingsfactor krijgen.

In de markt bestaat steeds meer belangstelling voor duurzaam bouwen. Veel marktpartijen profileren zichzelf hier mee. Zij zien duurzaamheid niet langer als een kostbaar probleem, maar als een sellingpoint. Deze belangstelling voor duurzaam bouwen past bij de trend in de samenleving om bewuster om te gaan met de leefomgeving. De gemeente kan zich bij haar selectieprocessen richten op samenwerking met partijen die aantoonbaar bereid zijn om duurzaam te ontwikkelen.

Zonlichtberekening Tosaristraat en Tosarituin

(nr. 16)

De zonlichtberekening voor de Tosaristraat is gedaan op 21 juni. Hoe is de lichtinval in de winter en in het voor- en najaar? Klopt het beeld dat aan alle normen wordt voldaan voor alle seizoenen?

Er is geen zonberekening gemaakt voor de Tosarituin, er is geen rekening gehouden met de consequenties voor de vegetatie daar. Zonder zon in de namiddag en avond is het geen fijne plek meer voor kinderen om buiten te spelen.

Beantwoording

Op de impressies in het SP (blz 12 en 13) is zowel de Tosaristraat als de gehele Tosarituin te zien. Zichtbaar is de bezonning op diverse data ook als de zon minder hoog staat dan 21 juni. De data 21 januari en 19 februari zijn gekozen omdat deze data van belang zijn voor de zogenaamde TNO norm, 21 maart is gekozen omdat deze datum veel gebruikt wordt voor de beoordeling van bezonning omdat de zon dan precies boven de evenaar staat.

Op de impressies is te zien dat er een smalle poort is tussen Tosaristraat en Tosarituin. Door de poort valt rond 21 maart een streepje zon in de tuin. Het streepje trekt rond 17 uur door het begin van de tuin. Sommige plekken krijgen hierdoor enkele minuten zon. In de winter staat de zon te laag om de tuin te beschijnen. In de zomer staat de zon zo hoog dat hij over het hotel heen schijnt op het moment dat de zon door de poort schijnt.

Rond 21 maart zou er enig effect van het hotel te bespeuren kunnen zijn. Als er sprake zou zijn van blokkering door het hotel van de zon in de Tosarituin, gaat dit om een deel van een streepje zon dat enkele minuten in een beperkte periode van het jaar op een zeer beperkt deel van de tuin valt.

Detaillering SP

(nr.14, 16)

Sommige bewoners geven aan dat ze het SP niet gedetailleerd genoeg vinden. Zij zouden graag zien dat het SP inging op aspecten als het kleinschalig karakter, de relatieve veiligheid en het buurtgevoel van het Java-eiland. Anderen willen graag in het SP opgenomen hebben dat het hotel wordt voorzien van groene daken.

Beantwoording

Over anonimiteit, kleinschaligheid en relatieve veiligheid zegt het SP het volgende. In het SP is een zogenaamde publieke plint opgenomen. De plint is de begane grond van een gebouw, waar deze grenst aan de openbare ruimte. De stelling is dat een goede plint zorgt voor sociale veiligheid en karakter uitstraalt op de openbare ruimte, ook al is het gebouw hoog en oogt het van ver anoniem. De nieuwbouw wordt ongeveer even hoog als de bestaande bouw en wordt dus net zo kleinschalig.

Het is niet gebruikelijk om architectonische details als een grasdak op te nemen in een SP. Een groen dak is vanwege dit SP niet verplicht, maar nog steeds goed mogelijk.

Overlast binnentuinen

(nr. 7)

Een bewoner vreest voor overlast in de binnentuinen op Java-eiland. De komst van horeca en hotelgasten zou 's nachts geluidsoverlast kunnen veroorzaken in de binnentuinen. Daarom vindt de bewoner dat er eisen gesteld moeten worden aan het niveau van het hotel.

Beantwoording

De ontwikkeling van een hotel met horeca zal tot meer bezoekers in het gebied leiden. Op basis van het programma (het bouwvolume, ondergronds parkeren, horeca), de stedenbouwkundige randvoorwaarden die hierbij horen en de ligging van het hotel t.o.v. de uitvalswegen naar o.a. de binnenstad is het niet aannemelijk dat er overlast in de binnentuinen ontstaat. Dit kunnen we uiteraard niet garanderen. Mocht er in de toekomst toch sprake zijn van overlast veroorzaakt door hotelbezoekers dan zijn er mogelijkheden om hier wat aan te doen (er kan bijvoorbeeld extra gehandhaafd worden, in overleg treden met de hotelexploitant).

Riviercruise

(nr. 9, 12)

Aan de Javakade zijn vier tijdelijke ligplaatsen voor riviercruises. Bij de ontwikkeling van het hotel, zullen twee van de vier ligplaatsen voor de riviercruise opgeheven worden (de twee ligplaatsen aan de kade van het plangebied). Bewoners geven aan dat de riviercruise onderdeel is van het nautische karakter van de buurt. Dit zou behouden moeten blijven. Het laden en lossen van de riviercruiseboten zou volgens bewoners geen problemen moeten opleveren, omdat het hotel ook moet laden en lossen.

Beantwoording

Aan de Kop van het Java-eiland zijn op dit moment 4 tijdelijke afmeerplekken voor riviercruise. In het plangebied worden twee tijdelijke plekken opgeheven, om de volgende redenen.

De belangrijkste kwaliteit van het gebied is zicht op water. Het ongewenst dat riviercruiseschepen permanent het zicht blokkeren. Riviercruise-afmeerplekken worden

over het algemeen niet gebruikt voor kortstondig laden en lossen maar voor 'parkeren'. De riviercruises zijn bovendien constructies met flinke afmetingen (meestal 135 meter lang, 2 bouwlagen hoog).

Een tweede reden om de tijdelijke plekken in het plangebied op te heffen is dat de Javakade (waar de riviercruises nu tijdelijk zijn toegestaan) niet bereikbaar is met touringcars en grote vrachtwagens. En al zou het fysiek mogelijk zijn, dit verkeer is niet wenselijk in het kleinschalige woonmilieu van de Brantasgracht. Het laden en lossen voor het hotel wordt daarom ook niet georganiseerd aan de Javakade, maar aan de noordkant van de Driehoek.

Tijdelijke kinderspeelplaats

(nr. 9, 10, 16)

Op de Driehoek Kop Java is sinds deze zomer een tijdelijk kinderspeelplaats gerealiseerd. Bewoners geven aan dat dit voorziet in een grote behoefte en zouden dit graag opgenomen willen zien in de definitieve plannen.

Beantwoording

Bij het besluit een buurttuin annex kinderspeelplaats aan te leggen op de Driehoek was reeds bekend dat de mogelijkheden hier van tijdelijke aard zijn. De tijdelijke kinderspeelplaats zal niet in het plangebied Driehoek Kop Java worden opgenomen.

Bushalte Tosaristraat

(nr. 12, 14)

Als het hotel gerealiseerd is, komt de bushalte aan de Tosaristraat tussen twee gebouwen te liggen. Dit gaat veel geluidsoverlast geven. Daarnaast levert de bushalte ook gevaarlijke situaties op volgens bewoners, door bijvoorbeeld auto's die stilstaande bussen toch passeren. Daarom het verzoek om de bushalte te verplaatsen.

Beantwoording

De bushaltes liggen in de Tosaristraat op een goede plek omdat de haltes logisch aansluiten bij de langzaamverkeer verbinding op het eiland. Verplaatsing zou wat dat betreft vreemd zijn.

De bushaltes liggen in de Tosaristraat op een veilige plek omdat de Tosaristraat vrijliggende fietspaden heeft. Als de bus halteert kunnen de fietser veilig en ongehinderd de bus passeren en de bus wordt niet gehinderd door de fietser. Hoofdnet bus en hoofdnet fiets worden hier op een goede manier gescheiden. Verplaatsing van de bushaltes naar de Sumatrakade (zonder vrijliggende fietspaden) zou een verslechtering betekenen voor bus en fiets.

Het geluid in de Tosaristraat, inclusief de bussen, is onderzocht. De bouw van het hotel levert (bij volledige reflexie) een geluidtoename op de bestaande woningen op van maximaal 1.3 dB, een toename die niet waar te nemen is door de mens. Het toekomstige geluid is beoordeeld als passend in 'goede ruimtelijke ordening'. Er is geen aanleiding vanuit geluid om de bushaltes te verplaatsen.

Windklimaatonderzoek

(nr. 14)

Bewoners geven aan dat in het vorige plan berekeningen waren opgenomen waaruit bleek dat er op enkele plaatsen gevaarlijke windsnelheden konden optreden. Dit zou nader onderzocht worden, maar bewoners kunnen het niet terugvinden in het huidige SP.

Beantwoording

In de vorige versie van het SP, met een bouwhoogte van 40 meter, was een beperkt risico bij de westpunt van het gebouw.

In deze versie van het SP is de bouwhoogte verlaagd naar 30 meter waardoor het beperkte risico is verdwenen.

Beide versies van het SP zijn op dezelfde manier onderzocht door ingenieursbureau Peutz, die daar de windtunnel voor heeft gebruikt. Het nadere onderzoek waar bewoners naar vragen was het onderzoek hoe om te gaan met het beperkte risico bij een gebouw met een hoogte van deels 40 meter. Aangezien dat risico er niet meer is, is nader onderzoek niet nodig.

Effecten luchtkwaliteit

(nr. 16)

Een bewoner vraagt zich af of de effecten van het hotel (met horeca en vergaderfaciliteiten) is gemeten in combinatie met de uitstoot van de cruiseschepen en omliggende horeca? Graag zien zij de uitkomsten van een meting van het hotel in samenhang met de cruiseschepen.

Beantwoording

Het onderzoek naar luchtkwaliteit, dat is uitgevoerd, heeft rekening gehouden met de ontwikkeling als zodanig, inclusief de horeca-faciliteiten en vergaderaccommodatie. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. Aan de inspreker wordt meegegeven dat nog een bestemmingsplan wordt opgesteld waarin de voorgenomen ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. In het kader van dit op te stellen bestemmingsplan zal het aspect luchtkwaliteit verder aan de orde komen. In de bestemmingsplanprocedure bestaat voor de inspreker ook nog gelegenheid om te reageren.

MER-beoordelingsplicht

(nr.16)

In het SP staat dat het plan slechts beoordeling plichtig is en er daarom geen milieueffectrapportage wordt opgesteld. Een bewoner stelt dat de gemeenteraad op 16 februari 2000 de startnotitie heeft vastgesteld, dat suggereert dat er wel een MER-procedure is opgestart. De bewoner wil graag dat deze MER-procedure wordt afgerond en er een milieueffectrapportage wordt opgesteld.

Beantwoording

Op 16 februari 2000 is een Startnotitie vastgesteld als onderdeel van de planvorming. Dat is geen startnotitie in het kader van een MER. Er is geen MER gestart, die nu afgemaakt zou moeten worden.

De wet bepaalt of een ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is of niet. Uit de Wet milieubeheer zoals deze nu geldt, vloeit voort dat het onderhavige ontwikkelingsproject wel aangemerkt kan worden als een stedelijk ontwikkelingsproject maar de bedrijfsvloeroppervlakte blijft onder de drempel van 200.000 m² of meer). Dit brengt met zich mee dat het onderhavige ontwikkelingsproject niet op grond hiervan mer-beoordelingsplichtig is. Daarnaast is een zogenaamde voortoets uitgevoerd om te bezien of het ontwikkelingsproject belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Gezien de omvang en ligging van het plangebied, de al aanwezige bebouwing en infrastructuur alsmede de al uitgevoerde onderzoeken leiden tot de conclusie ook op basis van de voortoets geen mer- beoordeling moet worden uitgevoerd.

Strook Java

(nr. 14, 16)

De bewoners zetten hun vraagtekens bij het verdelen van de Kop Java in een Strook en een Driehoek. De definitieve invulling van de Strook zou van grootse internationale allure

moeten zijn. De invulling van de Driehoek bepaalt ook de mogelijkheden voor de Strook. Waarom worden de plannen voor de Driehoek en Strook niet op elkaar afgestemd? Voor de Kop Java waren grootstedenbouw en gezichtsbepalende ideeën, maar de realiteit is dat er een tijdelijke school is neergezet. De noodzakelijk geachte samenhang met de overige bebouwing is ver te zoeken. De strook is een braakliggend terrein, met losliggende tegels en stelconplaten en er staan hekken omdat het gevaarlijk is om het te betreden. Een beschamende entree. De bewoners zouden graag zien dat de strook, net zoals de Driehoek, een tijdelijke invulling krijgt, zoals een park of iets dergelijks.

Beantwoording

De bouw van het hotel schept een stedenbouwkundig kader (wand, openbare ruimte) voor de Strook. Dat is een positieve bijdrage aan de stedenbouwkundige ruimte van de Kop Java. Verwacht wordt dat er voldoende invullingsmogelijkheden over zijn, na de invulling van de Driehoek.

De raad heeft besloten om de ontwikkeling van de Strook pas op te starten als een ultiem plan zich aandient. Bewust is gekozen deze plek te reserveren en niet alvast wat te ontwikkelen vooruitlopend op een invulling. Dit om de kans op een bijzonder plan zo groot mogelijk te maken.

De raad heeft verder besloten om, totdat het ultieme plan zich aandient, de Strook te gebruiken voor tijdelijke initiatieven die ruimte nodig hebben. De evenementen die nu worden gehouden (Uitmarkt, Sail, concerten) voldoen in principe wel aan de grootstedelijke ambitie van de plek. De tijdelijke school past inderdaad niet in het grootstedelijke karakter van de Strook en er is inderdaad weinig samenhang met de overige bebouwing maar voorziet nu in een belangrijke behoefte. De school zal uiterlijk 2020 elders ondergebracht worden. Er is dan weer ruimte voor meer grootstedelijke ambities, tijdelijk dan wel definitief.

Ontwerp Soeters

(nr. 12)

Het ontwerp van Java-eiland van architect Sjoerd Soeters trekt internationaal veel aandacht. In het plan van Soeters is de Kop van het Java-eiland losgesneden van de rest door een brede gracht. Een bewoner vraagt zich af waarom dit ontwerp is losgelaten? En wat er aan de huidige stedenbouwkundig plan beter is dan het oorspronkelijke plan van Soeters?

Beantwoording

In de eerste plannen van Soeters zat inderdaad, zoals de bewoner stelt, een gracht tussen de strook en Driehoek. Deze gracht is in 1997 niet overgenomen in het bestemmingsplan (zie blz. 32-33 van het SP). Wel is in het bestemmingsplan is een zogenaamde 'zichtcorridor' opgenomen die de open functie van de gracht tussen Driehoek en Strook gedeeltelijk overneemt. Deze zichtcorridor wordt door dit SP gerespecteerd.

Huidige inrichting gebied

(nr. 12)

De Kop van Java is ingevuld met een aantal tijdelijke bestemmingen, zoals het parkeerterrein, de school, de riviercruiseligplaatsen en de kinderspeelplaats. Bewoners geven aan dat zij het vreemd vinden dat de gemeente meent dit allemaal te kunnen verwijderen. Hierbij gaat de gemeente voorbij aan de realiteit van de dag en de behoefte die er is aan deze voorzieningen.

Beantwoording

Door de vertraging in de ontwikkeling van de kop Java is het mogelijk geweest om op tijdelijke basis een aantal functies een plek te geven. Het klopt dat met de realisatie van het SP Driehoek enkele functies zullen verdwijnen. Voor de school is reeds een oplossing gevonden. Stadsdeel Oost heeft in samenspraak met het schoolbestuur vorig jaar besloten dat school de Kleine Kapitein op termijn (2020) gehuisvest kan worden in een bestaande onderwijslocatie aan de Oostelijke Handelskade.

Wat het parkeerterrein betreft, daar geldt voor stadsdeel Oost het uitgangspunt zoals dat destijds al door stadsdeel Zeeburg was gehanteerd: de parkeerplekken worden niet gecompenseerd maar indien er ongewenste effecten ontstaan op de parkeerdruk en mobiliteit biedt de recent vastgestelde nota parkeerbeleid diverse instrumenten om maatregelen te nemen. De tijdelijke kinderspeelplaats die onlangs in het braakliggende plangebied is aangelegd keert niet terug in dit plan. Het stadsdeel heeft bewust de afweging gemaakt om tijdelijk aan dit initiatief mee te werken.

Informatievoorziening

(nr. 16)

Een bewoner heeft aangegeven dat bewoners zich niet altijd geïnformeerd voelen over de consequenties van de plannen voor de Kop van Java. De bewoner geeft aan dat, met het vooruitzicht op ruimt twee jaar bouwwerkzaamheden, zij graag vooraf (meer) betrokken willen worden.

Beantwoording

De start van de bouw is nu gepland medio 2015. Ten behoeve van de bouwperiode zal te zijner tijd een BLVC-plan worden opgesteld. In dat plan zal beschreven zijn hoe wordt omgegaan met bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor de omgeving en hoe daarover met de buurt zal worden gecommuniceerd.

Overige opmerkingen van bewoners

- Een bewoner (11) geeft aan dat het SP op sommige punten tegenstrijdig is, zoals bijvoorbeeld over de hogere bebouwing als toren. Het SP zal op dit punt worden aangepast.
- Een bewoner (16) geeft aan dat de context in het SP niet klopt, de directe omgeving van de Driehoek is volgens de bewoner een rustige woonwijk en niet een druk stedelijk gebied. Het SP zal op dit punt worden aangepast.
- Een bewoner (20) vindt dat er gesuggereerd wordt dat met de bewoners tot overeenstemming is gekomen om de maximaal toegestane bouwhoogte te verhogen. In 2002 is met een aantal bewoners een compromismodel ontwikkeld. Het is niet de bedoeling om te suggereren dat alle bewoners hierbij nauw betrokken waren of dat alle bewoners zich hierin konden vinden. Het SP zal op dit punt worden aangepast. Navragen bij Anja en eventueel aanpassen Leonie
- Een bewoner (13) geeft aan geen uitnodiging voor de inloopavond te hebben ontvangen. Projectbureau Zuidelijke IJoever heeft een uitnodigingsbrief huis aan huis verspreid op de westelijke helft van het Javaeiland en op de Piet Heinkade en Veemkade tussen Centraal Station en de Jan Schaeferbrug. Daarnaast is de inloopavond aangekondigd via de website van Stadsdeel Oost en Projectbureau Zuidelijke IJoever, in de stadsdeelkrant van Oost en in de Echo.
- Een bewoner (15) stelt dat het SP aangeeft dat er aan de Javakade beperkte ruimte komt voor haaks parkeren, maar dat niet duidelijk is om hoeveel plaatsen dit gaat. Dit gaat om 9 parkeerplaatsen. Het SP is op dit punt aangepast.
- Een bewoner stelt dat het SP zich voor wat betreft de parkeernorm baseert op een oud rapport, het Locatiebeleid Amsterdam uit 2008. Volgens deze bewoner zijn deze gegevens niet actueel omdat er de laatste jaren veel parkeerplaatsen zijn toegekend aan energiezuinige auto's, autohuur, invalideparkeren, car-to-go,

etc. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de buurt is daardoor de laatste jaren afgenomen.

Het SP heeft voor het vaststellen van de parkeernormen, inderdaad gebruik gemaakt van het Locatiebeleid. Het locatiebeleid geeft een richtlijn aan van de parkeerbehoefte die een bepaalde voorziening gaat oproepen. Hierbij is het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving niet relevant.

Hoe gaat het verder?

Het concept Stedenbouwkundig Plan Driehoek Kop Java wordt samen met deze Nota van beantwoording ter besluitvorming voorgelegd aan het College van B&W en de gemeenteraad. Na goedkeuring door de raad, zal er een ontwikkelaar en een architect (of een combinatie) geselecteerd worden. Vervolgens zal het SP worden uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp en daarna tot een Definitief Ontwerp.

Parallel aan het ontwerpproces zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

Bijlage 1 Binnengekomen reacties

1. J. Breen	d.d. 17 april 2012
2. T. Bayer	d.d. 23 april 2012
3. M. v/d Hengel	d.d. 23 april 2012
4. J. Heinsius	d.d. 19 april 2012
5. B. Sondermeijer	d.d. 21 april 2012
6. A. Knoop (namens MR Kleine Kapitein als voorzitter)	d.d. 19 april 2012
7. M. Jelmorini	d.d. 26 april 2012
8. G. Maussen	d.d. 27 april 2012
9. W. Kaptein	d.d. 1 mei 2012
10. B. Blomjous	d.d. 7 mei 2012
11. T. Harder / E. Waltmann	d.d. 12 mei 2012
12. D. Bode en W. Kuik	d.d. 14 maart 2012
13. Bewoners Huys Europa (141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163)	d.d. 29 mei 2012
14. F. R Buernan (namens bewoners Tosaristraat 5, 7, 9, 11, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 25, 27, 29, 31)	d.d. 28 mei 2012
15. K. van Nigtevegt	d.d. 29 mei 2012
16. C. Lazonder / I. van der Berg	d.d. 30 mei 2012
17. J.J. Berkhout	d.d. 30 mei 2012
18. W.J. Eising	d.d. 30 mei 2012
19. E.F. Grossfeld	d.d. 29 mei 2012
20. M. Mosselman	d.d. 5 juni 2012