

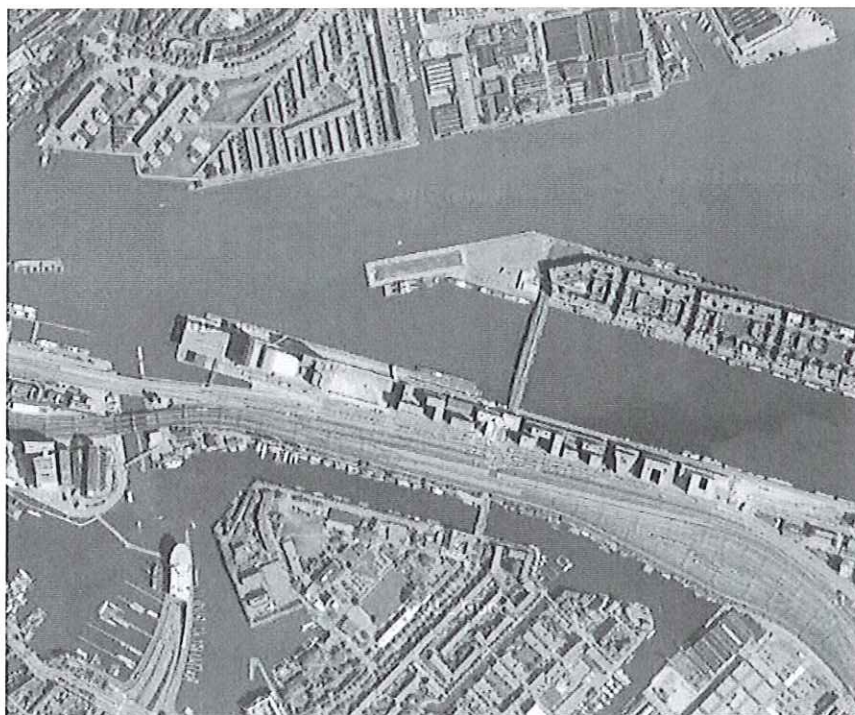


Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Driehoek Kop Java

bestemmingsplan
toelichting



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 3 juli 2013, NR. 117/529
DE RAADSGRIFFIER,

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Doelstelling	8
1.4	Bevoegdheden	8
1.5	Crisis- en herstelwet	8
1.6	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Geschiedenis van het plangebied	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	13
2.3	Geldend planologisch kader	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Europees beleid	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Regionaal beleid	20
3.5	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	25
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	25
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	25
4.3	Openbare ruimte	26
4.4	Verkeer	27
Hoofdstuk 5	Archeologie & cultuurhistorie	29
5.1	Algemeen	29
5.2	Regelgeving	29
5.3	Resultaten onderzoeken	30
5.4	Conclusie	31
Hoofdstuk 6	Bodem	33
6.1	Algemeen	33
6.2	Regelgeving	33
6.3	Resultaten onderzoeken	34
6.4	Conclusie	35
Hoofdstuk 7	Geluid	37
7.1	Algemeen	37
7.2	Regelgeving	37
7.3	Resultaten onderzoeken	39
7.4	Conclusie	40
Hoofdstuk 8	Duurzaamheid	41
8.1	Algemeen	41
8.2	Regelgeving	41

8.3	Specifiek plan/project	42
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	43
9.1	Algemeen	43
9.2	Regelgeving	43
9.3	Resultaten onderzoeken	45
9.4	Conclusie	47
Hoofdstuk 10	Hoogbouweffectrapportage	49
10.1	Algemeen	49
10.2	Regelgeving	49
10.3	Resultaten onderzoek	49
10.4	Conclusie	52
Hoofdstuk 11	Luchthavenindelingsbesluit	53
Hoofdstuk 12	Luchtkwaliteit	55
12.1	Algemeen	55
12.2	Regelgeving	55
12.3	Resultaten onderzoeken	60
12.4	Conclusie	61
Hoofdstuk 13	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	63
13.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	63
Hoofdstuk 14	Milieuhinder bedrijvigheid	65
14.1	Algemeen	65
14.2	Resultaten onderzoeken	65
14.3	Conclusie	65
Hoofdstuk 15	Natuur en Landschap	67
15.1	Algemeen	67
15.2	Regelgeving	67
15.3	Resultaten onderzoeken	68
15.4	Conclusie	69
Hoofdstuk 16	Verkeer en parkeren	71
16.1	Algemeen	71
16.2	Regelgeving	71
16.3	Autoverkeer	72
16.4	Openbaar vervoer	72
16.5	Langzaam verkeer	72
16.6	Parkeren	73
16.7	Resultaten onderzoek	74
Hoofdstuk 17	Water	75
17.1	Algemeen	75
17.2	Regelgeving	75
17.3	Resultaat onderzoek (watertoets)	78
17.4	Nautisch beheer/veiligheid	81
17.5	Conclusie	81
Hoofdstuk 18	Juridische planbeschrijving	83

18.1	Algemeen	83
18.2	Artikelgewijze toelichting	83
Hoofdstuk 19	Economische uitvoerbaarheid	89
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	91
20.1	Stedenbouwkundig Plan	91
20.2	Concept ontwerpbestemmingsplan	91
20.3	Ontwerpbestemmingsplan	94

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Driehoek Kop Java geeft concrete invulling aan de ontwikkeling van dit gedeelte van het oostelijk havengebied. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Driehoek Kop Java hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- voor het gebied geldt momenteel een bestemmingsplan echter voor deze locatie is in het vigerende bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen;
- voor het gebied een concrete ontwikkeling is gewenst en
- de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vereist digitale en actuele bestemmingsplannen, waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

1.2 Ligging en begrenzing

Het Java-eiland is één van de vijf oude havenpiëren die samen het oostelijk havengebied vormen. Het oostelijk havengebied ligt ten zuiden van het IJ en ten oosten van het Centraal Station. Het meest westelijke gedeelte van het plangebied is nog niet ontwikkeld. Het plangebied is nog niet bebouwd en heeft in het vigerende bestemmingsplan een uit te werken bestemming. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een gedeelte van de ontwikkeling van het nog niet ontwikkelde plangebied.



ligging plangebied

begrenzing plangebied (rode driehoek)

Het plangebied van het bestemmingsplan Driehoek Kop Java omvat een gedeelte van de zogenoemde 'Kop' van het Java-eiland, die in het westen wordt begrensd door de Tosaristraat, in het noorden door de Sumatrakade, in het oosten en zuiden door de Javakade.

De strook en het overige deel van de Kop van het Java-eiland vallen buiten het plangebied.

1.3 Doelstelling

Gelet op de ambitie tot ontwikkeling van het plangebied als ook de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Het bestemmingsplan Driehoek Kop Java is in hoofdzaak een flexibel en globaal bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan staat ontwikkelingen toe en zal de komende tien jaar het toetsingskader zijn voor het verlenen van omgevingsvergunningen.

1.4 Bevoegdheden

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 januari 1994, no. 34, de Verordening op de Stadsdelen vastgesteld. Bij deze verordening is onder meer de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplan aan de stadsdelen overgedragen met uitzondering van de gebieden die zijn aangewezen als grootstedelijk gebied.

Bij besluit van 25 april 1990 (raadsbesluit nummer 450) is het gebied Zuidelijke IJever (met daarin de Kop Java eiland en Oostelijke Handelskade) aangewezen als grootstedelijk project. Dit betekent onder meer dat de bevoegdheden op grond van de Wro bij de Centrale Stad liggen.

1.5 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet niet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.6 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van Europa, het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 13 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Relevante rapporten c.q. onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Geschiedenis van het plangebied

Het Java-eiland vormt stedenbouwkundig één geheel met het KNSM eiland en maakt deel uit van een reeks eind 19^{de} eeuwse en vroeg 20^{ste} eeuwse haveneilanden die in het IJ werden aangeplempt. Tot aan de jaren 30 van de vorige eeuw lag het zwaartepunt van de haven aan de oostzijde van het centrum, de zijde van het IJsselmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarna kwam vooral het Westelijk Havengebied tot ontwikkeling.



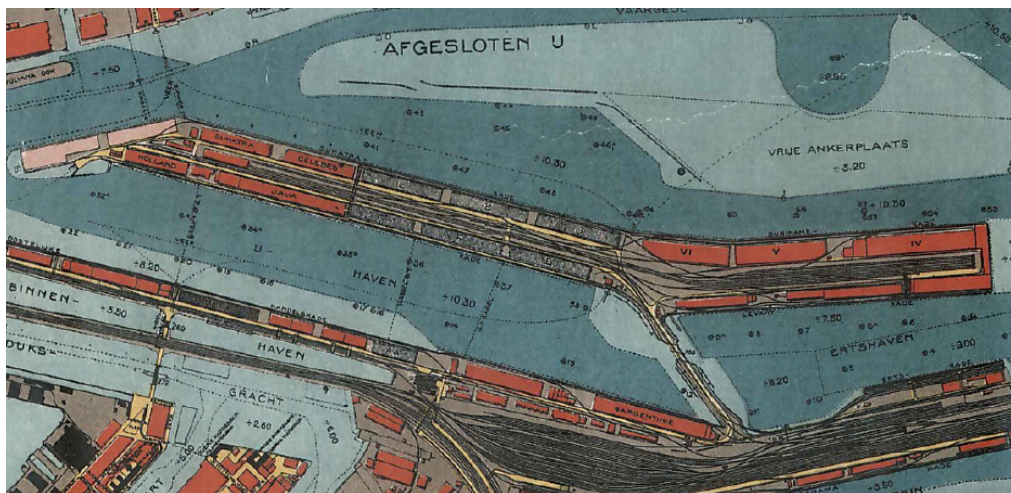
Scheltema 1894 – het huidige Java- en KNSM eiland is hier nog slechts de strekdam uit 1892

In een serie opeenvolgende kaartbeelden is de aanleg van de eilanden goed te volgen. Nadat als onderdeel van het Plan Kalff rond 1880 de Oostelijke Handelskade, een 'binnenhaven voor de kleine scheepvaart' en een spoorwegbassin waren aangelegd, is vanaf 1892 in het IJ een strekdam ingetekend op kaarten. Deze kwam voort uit een advies van de zogenaamde 'transitocommissie' die was ingesteld om aanbevelingen op te stellen om de bruikbaarheid van de haven te verbeteren. De strekdam was nodig om de kleinere binnenvaartschepen die afmeerden aan de Oostelijke Handelskade tegen onaangename golfslag vanaf het IJ te beschermen. De golfbreker eindigde naar het westen toe in een knik van circa 45 graden. De huidige knik in de kop van het Java-eiland gaat nog steeds terug op de vorm van deze golfbreker.



Publieke Werken 1916 – er is land aangeplempt langs de strekdam, alleen de westelijke punt is nog een restant van de oude golfbreker

In 1896 viel het besluit om de beschikbare hoeveelheid laad- en loskade uit te breiden door de aanleg van het Java en het KNSM eiland. De benodigde grond werd verkregen door bagger uit het Noordzeekanaal te storten in een baggerdepot dat pal ten noorden van de bestaande golfbreker werd aangelegd. Op de stadskaart van Scheltema uit 1897 is dit baggerdepot al te zien. De zuidzijde van het nieuwe eiland wordt hier aangeduid als: 'toekomstige handelskade'. In 1900 heet de handelskade 'IJKade' en zijn een verbindingdam met de Oostelijke Handelskade, een spoorlijn en twee loodsen toegevoegd. In 1915 is het eiland aan twee zijden bebouwd met een havenspoorlijn op het open middengebied. De westelijke punt van het eiland wordt dan nog steeds gevormd door het restant van de geknikte golfbreker. Dit deel wordt in 1922 verbreed en vormt pas vanaf dat moment een onderdeel van het eiland. Van deze fase dateert ook de uitstulping aan de zuidzijde, die fungeerde als steiger voor de veerpont.



Driehoek Kop Java (vastgesteld)

Publieke Werken 1922 – ook de westelijke punt is verbreed. Het eiland heeft zijn huidige vorm gekregen

Het eiland bestaat in de huidige vorm dus sinds circa 1900 en werd in 1922 aan de westzijde verbreed. De gebruiker was sinds 1903 de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland' die al sinds 1870 een vaste scheepvaartverbinding onderhield op Nederlands-Indië. De maatschappij legde zich toe op een gecombineerd vervoer van vracht en passagiers en had een aantal voor Nederland beroemde schepen in de vaart, zoals de Johan Van Oldenbarnevelt (1930-1963), de Marnix van St. Aldegonde (1930-1943) en de Oranje (1939-1964). Op de heenweg vervoerden de schepen vooral fabrieksinstallaties en spoorwegmaterieel. Als retourvracht fungeerde koloniaalwaren. De maatschappij had haar hoofdkantoor in het bekende 'Scheepvaarthuis' op de Prins Hendrikkade. Op het eiland waren naast opslagloodsen, een administratiegebouw en een gebouw voor de 'nautische dienst' gevestigd. De kantoorgebouwen dateerden van kort na 1900 en waren ontworpen door de bekende Amsterdamse architect A.D.N. van Gendt. De westelijke punt van het eiland was meestal leeg en staat op plattegronden aangegeven als 'opslagterrein'. De 'Nederland' ging in 1963 op in NedLloyd (Stoomvaartmaatschappij Nederland en Rotterdamse Lloyd), die gaandeweg zijn activiteiten naar Rotterdam verplaatste. De gebouwen werden vanaf 1969 gesloopt. Een restant werd in 1984 gekraakt ('einde van de wereld') en verdween aan het begin van de jaren 90.



ongedateerde foto van het Java-eiland met schepen van de Stoomvaartmaatschappij Nederland (ca. 1950)

In de jaren negentig werd het gebied herontwikkeld tot woonwijk, naar een plan van de Amsterdamse architect Sjoerd Soeters. Alle bebouwing werd gesloopt, op een gebouw van de Samenwerkende Havenbedrijven (SHB) na. Aan de noordzijde van het eiland loopt een ontsluitingsweg, en het eiland wordt doorsneden door vier grachtjes (anno 1995) met postmodernistische grachtenhuizen van verschillende architecten, en fiets- en loopbruggetjes van Guy Rombouts en Monika Droste. Aan de oostzijde sluit het Java-eiland via twee gebouwen van het Zwitserse bureau Diener & Diener en het Azartplein. Het Java-eiland grenst bij het Azartplein aan het KNSM-eiland. Hier is sinds 2004 het eindpunt van tramlijn 10.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied betreft een klein driehoekig deel van de Kop van het Java-eiland en wordt voornamelijk gebruikt als openbare ruimte en een tijdelijke parkeerplaats. Het water wordt momenteel gebruikt als ligplaats voor binnenvaartschepen en/of riviercruisevaart.

2.3 Geldend planologisch kader

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Java-eiland wat door de Gemeenteraad is vastgesteld op 2 april 1997 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 4 november 1997.



Het bestemmingsplan Driehoek Kop Java vervangt het bovengenoemde bestemmingsplan voor zover deze ziet op de eerder omschreven gronden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. het aquatische milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Deze Europese Kaderrichtlijn Water moet onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid en derhalve ook van het ruimtelijk beleid. In dit verband wordt verwezen naar het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat op 25 juni 2008 in verband met de implementatie van deze richtlijn is geactualiseerd. In dit akkoord zijn de inspanningen beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van deze richtlijn en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 17 uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

3.1.2 Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (herzien) - Valletta, 16 januari 1992 (Verdrag van Malta)

Dit is een verdrag van de Raad van Europa. Het Verdrag van Malta geeft aan dat archeologische vindplaatsen in de bodem behouden moeten blijven (behoud in situ) door het nemen van planologische maatregelen. Ontwikkelaars, planologen, stedenbouwkundigen en archeologen zullen in de plannen die zij ontwikkelen de archeologische waarden in de bodem moeten ontzien. De overheid dient ervoor zorg te dragen dat archeologische vindplaatsen op kaarten worden aangegeven zodat ze zichtbaar zijn en er bij het opstellen van bouwplannen en ruimtelijke ordeningsplannen rekening mee kan worden gehouden. Is behoud in situ niet mogelijk, dan zullen de vindplaatsen door middel van een archeologische opgraving moeten worden veiliggesteld (behoud ex situ). Ten aanzien van de financiering geldt het principe van 'de verstoorder betaalt', wat betekent dat degene die het initiatief neemt tot een bodemverstorende activiteit de kosten van archeologisch (voor)onderzoek dient te vergoeden. Tevens dient de verstoorder tijd beschikbaar te stellen voor een (voor)onderzoek. Voor het plangebied is een verkennend bureauonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in het bestemmingsplan. Hierdoor is dit bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

3.2 Rijksbeleid

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de

gebruiker voorop staat;

- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende bestemmingsplan het onderwerp rijksvaarweg van toepassing. Bij de rijksvaarweg gaat het om het IJ. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. Ten aanzien van de rijksvaarwegen wordt opgemerkt dat het Barro niet de verplichting oplegt om de vrijwaringszones op de verbeelding behorende bij een bestemmingsplan op te nemen. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat met dit bestemmingsplan de vigerende planologisch juridische mogelijkheden opnieuw worden vastgelegd. In deze zin worden er geen nieuwe bestemmingen toegestaan anders dan reeds op grond van een bestemmingsplan als uitwerking danwel direct is toegestaan. In het bestemmingsplan is echter wel verruiming van de bouwmogelijkheden ter plaatse van het hotel opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de

toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, tweede lid, Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat in op een uit te werken bestemming die is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

3.2.2 Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van dit plan zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn. In hoofdstuk 12 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.2.3 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Voor dit bestemmingsplan is een watertoets (zie hoofdstuk 17 uitgevoerd, waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid is opgesteld.

3.2.4 Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015

Nederland is een waterrijk land vanwege de grote rivieren en kanalen, het IJsselmeer, de zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee. Als beheerder van de grote wateren is Rijkswaterstaat dagelijks bezig om al dat water in goede banen te leiden. Hoe dat gebeurt, staat beschreven in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW). Het BPRW geldt voor de jaren 2010-2015.

Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken.

Het belangrijkste doel van peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen.

In het BPRW staat hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk doet als waterbeheerder:

1. door te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende, schoon en gezond water. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren;
2. door als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen te onderhouden en het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Zo kunnen beroeps- en pleziervaart zich vlot en veilig bewegen;
3. door aandacht te besteden aan andere gebruiksfuncties van water. Denk hierbij aan het gebruik van water voor de visserij, voor recreatieve doeleinden, voor de bereiding van drinkwater en als koelwater voor de industrie.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoog stedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

1. klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Op 17 december 2012 heeft Provinciale Staten besloten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 als ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie te wijzigen in die zin dat het

planologisch vastleggen van grootschalige windturbines niet is toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het provinciaal planbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door Gedeputeerde Staten (GS) of – in een enkel geval – nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Daarnaast zijn in de bijlage toetsingskader voor de toepassing van regels opgenomen. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS nu het gericht is op de bundeling van activiteiten met de vereiste ruimtelijke kwaliteit en bundeling.

3.3.3 Beleid Externe Veiligheid

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de

risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid. In hoofdstuk 9 wordt nader ingegaan op de externe veiligheidsaspecten.

3.3.4 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water. In hoofdstuk 17 wordt nader ingegaan op het water als zodanig.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. In hoofdstuk 16 wordt meer concreet ingegaan op de bereikbaarheid.

3.4.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit december 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. In hoofdstuk 16 wordt meer concreet ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren.

3.4.3 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) van december 2006 is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale

maatregelen. In hoofdstuk 12 wordt meer concreet ingegaan op het aspect luchtkwaliteit.

3.4.4 Keur AGV

De Keur (2011) is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden. De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. In het Keurbesluit Vrijstellingen heeft Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een Keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en organisaties. Vaak geldt wel een meldplicht. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen bij AGV.

3.4.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) schrijft voor dat in 2015 de chemische en ecologische doelen in grotere wateren (waterlichamen) gehaald moeten zijn. Met goede motivatie is eventuele uitloop hiervoor mogelijk tot 2021 of 2027. Indien noodzakelijk is het mogelijk om de doelen in 2021 te verlagen wanneer blijkt dat deze niet haalbaar of betaalbaar (realistisch) zijn.

AGV, provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat, terreinbeheerders en ook boeren doen al veel aan de verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit. Maar er is nog het nodige te doen de komende jaren. Dit blijkt onder meer uit de resultaten van het meetprogramma dat in 2006 is uitgevoerd; de huidige chemische en ecologische toestand is nog niet in overeenstemming met de doelen.

De implementatie van de KRW is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten. De KRW gaat uit van een aanpak op het niveau van internationale stroomgebieden. Nederland valt binnen 4 stroomgebieden: de Eems, de Rijn, de Maas en de Schelde. Het beheergebied van AGV valt binnen het stroomgebied van de Rijn-Delta, en wel binnen het deelstroomgebied Rijn-West. Daarbinnen zijn 8 waterschappen, 5 directies van Rijkswaterstaat, 5 provincies en 200 gemeenten actief. Binnen Rijn-West verband is een KRW-organisatie opgezet waarin al deze partijen deelnemen. Hierin is een aanpak in de stappen afgesproken, die ook voor AGV leidend is. De overheden hebben afgesproken dat de waterschappen een trekkersrol hebben in het gebiedsproces en voor de rapportage over de maatregelen voor het KRW-deel dat betrekking heeft op oppervlaktewater. In 2005 is AGV begonnen met de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen, een globale verkenning van doelen, maatregelen en kosten en de uitvoering van het monitoringprogramma. In 2007 en 2008 volgde de detailuitwerking van doelen, maatregelen en kosten per oppervlaktewaterlichaam. Dit heeft geleid tot een aantal resultaten, die deels worden vastgelegd in Waterplannen van de provincies en deels in dit KRW-deel van het Waterbeheerplan van AGV. Het bestemmingsplan is met in achtname van het waterbeheerplan AGV opgesteld.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJoevers op het Zeeburgereiland en

in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlothaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJeuvers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

3.5.2 Archeologiebeleid Amsterdam

Op grond van het Verdrag van Malta en de Monumentenwet 1988 dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan een nadere waardestelling van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een (verkennd) bureauonderzoek plaats te vinden. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

De vrijstellingsdrempels voor archeologisch vervolgonderzoek berusten op een combinatie van de specifieke cultuurhistorische/archeologische waarden, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepten van de bodemingreep. Hoe hoger de archeologische verwachting, des te kleiner een gebied is waaraan een vergunning is gekoppeld. Binnen de huidige situatie gelden in Amsterdam dertien beleidsvarianten:

1. gebieden met bekende archeologische waarden. Hier is bij elke bodemingreep ongeacht de omvang of diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk;
2. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 50 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
3. gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. Deze gebieden zijn onbebouwd of de bebouwing dateert van vóór de 19^{de} eeuw. Bij bodemingrepen dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² is archeologisch onderzoek nodig;
4. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog in het landschap zichtbare historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing dateert uit het einde van de 19^{de}
5. eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 1,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² archeologisch veldonderzoek noodzakelijk;
6. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting langs voormalige (overbouwde of opgehoogde) historisch infrastructurele assen/in een historische woonkern buiten het historische centrum van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20^{ste} eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 2,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
7. onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van

Amsterdam. Hier liggen archeologische vondsten dicht aan het oppervlak. Op sommige plaatsen zijn relevante archeologische lagen opgenomen in de bouwvoor. De bouwvoor heeft gemiddeld een diepte van 0,3 - 0,5 meter waaronder een eerste sporenvlak zichtbaar wordt. Daarom is bij bodemingrepen groter dan 500 m² en dieper dan 0,50 meter onder het maaiveld archeologisch veldonderzoek nodig;

8. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige (overbouwde of opgehoogde) landelijke periferie van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit het einde van de 19^{de} eeuw. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 1,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² archeologisch veldonderzoek noodzakelijk;
9. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige (overbouwde of opgehoogde) landelijke periferie van Amsterdam. De bebouwing of ophoging dateert uit de 20^{ste} eeuw. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 2,00 meter onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000 m²;
10. terreinen met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn binnen het historische centrum van Amsterdam (tot en met Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter * NAP en met een oppervlakte groter dan 500 m² archeologisch veldonderzoek nodig. De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel;
11. gebieden met een lage archeologische verwachting die als vaarweg in gebruik zijn buiten het historische centrum van Amsterdam. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 3,00 meter * NAP en met een oppervlakte groter dan 10.000 m². De NAP maat is gebaseerd op het gemiddelde doorvaartprofiel.
12. gebieden met een lage archeologische verwachting die onder water in het IJ liggen, of die als haven in het IJ liggen of die van oorsprong een opgespoten eiland (bijvoorbeeld baggerdepots uit de 19^{de} eeuw of eilanden zoals IJburg) zijn. Bij bodemingrepen dieper dan 4,00 meter * NAP en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² is archeologisch veldonderzoek nodig;
13. gebieden met een lage archeologische verwachting die in een droogmakerij liggen. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 5,00 meter onder het wateroppervlak en met een oppervlakte groter dan 10.000 m² archeologisch veldonderzoek nodig;
14. gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek of grootschalig grondverzet heeft plaatsgevonden voor bijvoorbeeld zware funderingen, kelders en dergelijke. Er geldt daarom een lage archeologische verwachting en derhalve een vrijstelling voor archeologisch onderzoek. Deze categorie plangebieden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

Voor de inpassing van archeologisch onderzoek in het proces van de ruimtelijke planvorming bestaat een standaard pakket van maatregelen waarvan de kwaliteitsnormen door het ministerie van OCW zijn opgesteld (KNA: Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie). De maatregelen gaan uit van een gefaseerde aanpak, zodat per plangebied, al naar gelang de locatie, de aard van de bodemingreep en de archeologische verwachting, een op maat gesneden programma kan worden opgesteld. Er is sprake van een gefaseerde aanpak waarbij een onderscheid gemaakt wordt in het Bureauonderzoek (BO), eventueel gevolgd door het Inventariserend Veldonderzoek (IVO) en de Archeologische Opgraving (AO) of een Archeologische Begeleiding (AB).

Het IVO is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een AO wordt uitgevoerd in geval er sprake is van een vindplaats met archeologische resten die volledig dienen te worden gedocumenteerd en geborgen. Een AB houdt in dat er geen apart archeologisch onderzoek plaatsvindt voorafgaand aan het bouwproces, maar dat de bouwgreep onder begeleiding van een archeoloog wordt uitgevoerd. Volgens de vigerende KNA voorschriften kan dit alleen in geval van uitzondering, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van een beperkte bodemingreep op een gewaardeerd terrein of een AMK-terrein. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van

een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied verloren gaan zonder een archeologische opgraving. De wijze waarop de verschillende archeologische werkzaamheden worden uitgevoerd is afhankelijk van de bouwlocatie, de aard van de archeologische resten en de opzet van het civiel technische programma. Goede integratie van het archeologisch programma in het bouwproces is een belangrijke voorwaarde voor efficiëntie in de uitvoering. Indien een archeologische waardestelling in het kader van een bestemmingsplan geformuleerd wordt, zal hieruit pas een eventueel veldonderzoek voortkomen wanneer een aanvraag om een omgevingsvergunning in het kader van het betreffende bestemmingsplan ingediend worden. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgesteld. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het (laten) opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het plan. In hoofdstuk 5 wordt op dit aspect nader ingegaan.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

De Gemeenteraad heeft de Driehoek bestemd voor een hotel en publieksfuncties. De publieksfuncties zijn bedoeld om deze unieke locatie toegankelijk te maken voor de buurtbewoner, de Amsterdammer en de (inter)nationale bezoeker die niet in het hotel op de Kop Java verblijft. 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.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

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.

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.

Voor de stedenbouwkundige structuur zou het, het beste zijn om de bouwhoogte te laten aansluiten bij de rest van het eiland. Bij de behandeling tot vaststelling van het bestemmingsplan Java-eiland is de bouwhoogte verlaagd naar 20 meter vanwege het individuele belang, het belang van bewoners van de 7 bovenste woningen langs de Tosaristraat. Bij een 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 namelijk van 28 naar 24 en naar 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) 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 (SP) 2012 (wat als bijlage 11 bij deze toelichting is gevoegd) is op 19 december 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. De belangrijkste veranderingen van het volume zijn:

- de patio kan worden volgebouwd;
- de westelijke bebouwing wordt verlaagd van 40 naar 30 meter en
- de lagere trede van 18 meter blijft gehandhaafd.

De bouwhoogtes van 30 en 18 meter zijn aangegeven ten opzichte van het aangrenzend maaiveld. Dit houdt in dat de bouwhoogtes ten opzichte van NAP 31,5 en 21 meter bedragen. Het SP maakt circa 12.500 m² bruto vloeroppervlak mogelijk. De begane grondverdieping heeft een minimale hoogte van 4,5 meter op publieksfuncties goed te huisvesten.

De voorgenomen bebouwing gaat vanaf de oostzijde harmonieus op in het geheel van het Java-eiland. Vanaf de oostzijde 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. In het kader van het SP zijn montages van de voorgenomen bebouwing gemaakt. Deze montages maken duidelijk dat de bebouwing goed past in de bebouwingsstructuur van het gehele Java-eiland en deze, als het ware, afsluit.

4.3 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 per eiland een eenheid vormt. 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. Het aanleggen van riviercruiseschepen is verder ongewenst omdat de expeditie met vrachtwagens 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 de bebouwing is een goede locatie voor een openbaar toegankelijk (onbebouwd) terras vanwege de beschutte ligging in de zon, uit de wind, aan een rustige weg met uitzicht op het water. Het terras is gesitueerd op de originele historische kinderkoppen. De uitbater mag vonders plaatsen, maar het historische materiaal wordt niet kapot gezaagd ten behoeve van het terras. Als het terras niet wordt gebruikt (bijvoorbeeld in de 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 toepassing.

De Tosaristraat blijft qua indeling ongewijzigd. De Sumatrakade krijgt een rijloper met aan één zijde parkeren en aan de andere zijde laden en lossen ten behoeve van het hotel. Aan de Javakade is een beperkt aantal (9) haaks parkeerplekken gesitueerd. Verder is er aan de gevelzijde van de Javakade ruimte voor de voetganger of een terras.

De kades van het Java-eiland hebben een historisch karakter. Met de herinrichting van het maaiveld wordt de geschiedenis zo veel mogelijk 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 en gietijzeren putdeksels.

Obstakels en niveauverschillen in de openbare ruimte zijn onwenselijk vanwege:

- toegankelijkheid: in principe moet de gehele openbare ruimte bereikbaar zijn voor rolstoelen, kinderwagens etc;
- veiligheid: geen onnodige trapjes en dergelijke waar men af kan vallen;
- sociale veiligheid: overzicht, geen verstopplekken;
- beheer: treden en obstakels zijn verzamelplekken voor zwerfuij en zijn bovendien lastig schoon te maken.

Noodzakelijke 'obstakels' (bijvoorbeeld lantaarnpalen, bushaltes) en niveauverschillen (bijvoorbeeld stoepranden) zijn toegestaan. Trafo's, walstroomkasten, regelkasten, walradar en dergelijke worden in de gebouwen opgenomen. Overigens worden walstroomkasten ook binnen de bestemming 'Verkeer' toegestaan.

4.4 Verkeer

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 ontsluitingsstructuur loopt door over de Kop Java. De bestaande noord- en zuidkade van het Javaeiland 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 tweerichtingsverkeer van de Sumatrakade en het éénrichtingsverkeer 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 tweerichtingsverkeer aan de zuidzijde door te trekken. Het doortrekken van het éénrichtingsverkeer 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 bushalte 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. De entree van de parkeergarage 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 circa 63 meter beschikbaar voor touringcars, vrachtwagens, taxi's, koeriers etc. Bezoekers kunnen daar voorrijden en koffers uitladen, maar niet parkeren.

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.

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 (PTA). Langdurig fietsparkeren (ten behoeve van fietsverhuur, personeel en dergelijke) wordt ondergronds gesitueerd. In de openbare ruimte zullen fietsnietjes worden geplaatst ten behoeve van bijvoorbeeld 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 de 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 bestrating, de bestrating en zwaar verkeer (zoals touringcarbussen, 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).

Hoofdstuk 5 Archeologie & cultuurhistorie

5.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

5.2 Regelgeving

5.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning

voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

5.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 1 januari 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd waarbij onder meer artikel 3.1.6 tweede lid onder a van het Bro is aangevuld. Deze wijziging houdt in dat een bestemmingsplan een paragraaf moet bevatten met 'een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden'.

Naast archeologische waarden zullen hiermee ook cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk moeten worden meegewogen bij de voorbereiding van bestemmingsplannen. Vergelijkbaar met de huidige regelgeving voor beschermde stads- en dorpsgezichten dient in ieder bestemmingsplan een afweging gemaakt te worden over de wijze waarop met de cultuurhistorische belangen wordt omgegaan.

Het opnemen van cultuurhistorie in het proces van de ruimtelijke ordening past binnen de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg uit 2009. In lijn met de Belvedere-gedachte wordt in de beleidsbrief aangegeven dat het belang van cultuurhistorie vroegtijdig in het planproces moet worden ingebracht. Inzet is een meer generieke borging van cultuurhistorie vooraf in het proces van de ruimtelijke ordening, waarmee vermindering van sectorale regelgeving achteraf mogelijk is.

5.3 Resultaten onderzoeken

5.3.1 Archeologie

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een bureauonderzoek uitgevoerd naar archeologische waarden binnen het plangebied. Het gehele onderzoek is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans, die zich bevinden op de oorspronkelijke IJ-bodem onder de 5,5 meter ophoging van het eind 19^{de} eeuwse Javaeiland. De archeologische verwachting is daarom negatief. Een negatieve verwachtingswaarde wordt niet nader aangeduid op de verbeelding. Voorgaande laat onverlet dat te allen tijde de wettelijke meldingsplicht, wat inhoudt dat hoewel er geen vervolgonderzoek is vereist, bij bodemvondsten ouder dan 50 jaar er een meldingsplicht geldt. Deze meldingsplicht is niet doorvertaald in de regels.

5.3.2 Cultuurhistorie

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft een bureauonderzoek uitgevoerd naar cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. Het gehele onderzoek is als bijlage 5 bij deze toelichting opgenomen.

Doordat alle historische bebouwing van het Java Eiland is verdwenen, rest alleen de stedenbouwkundige structuur en historische kadeconstructies waaronder bolders, dekzerken, kadewanden, kadefoeren, bokken, kettingen, meerpalen en dergelijke. Waardevolle elementen zijn de kademuren met meerpalen, aanvaarbescherming en bolders. Opvallend is het verschil tussen de zuidzijde (Javakade) en noordzijde (Sumatrakade). De Javakade beschikt nog grotendeels over het laat 19^{de} eeuwse systeem van los voor de kade geplaatste, door horizontale dwarsbalken verbonden, hardhouten meerpalen, die door middel van ankerkettingen in het kadelichaam zijn gezekeerd. Enkele van deze palen zijn in recente jaren afgezaagd tot vlak boven de verankering, waardoor er nog minder van de nog resterende cultuurhistorische waarden is overgebleven.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt geen inbreuk gemaakt op de waardevolle elementen zoals de kademuren met meerpalen, aanvaarbescherming en bolders omdat deze niet worden gewijzigd.

5.4 Conclusie

In het kader van cultuurhistorie en archeologie zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 6 Bodem

6.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

6.2 Regelgeving

6.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

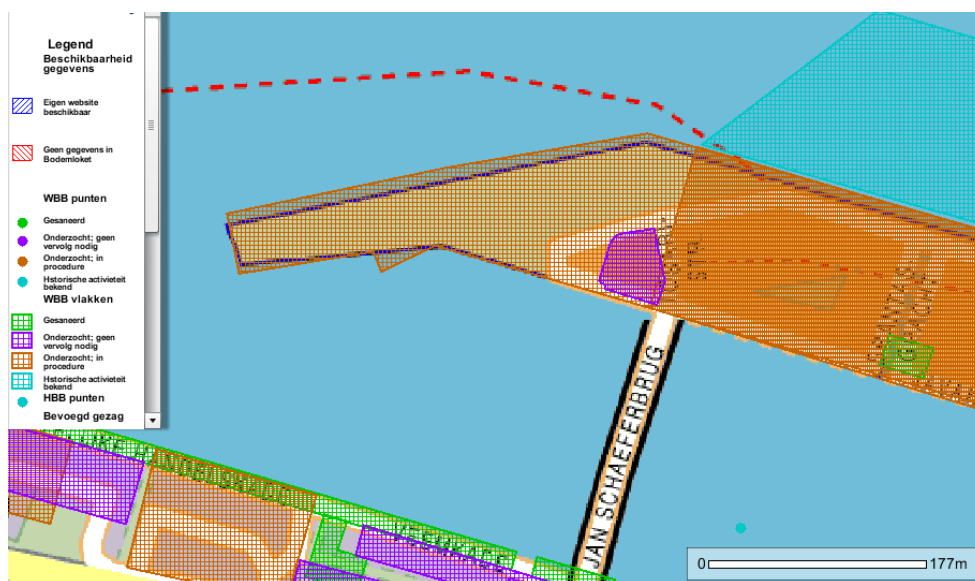
6.2.2 Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodemsanering van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Het hoofdonderwerp van deze nota is de beleidsmatige inbedding van het Afwegingsproces Saneringsdoelstelling. In navolging van de landelijke wet en regelgeving is de formele saneringsdoelstelling in de gemeente Amsterdam: functiegericht en kosteneffectief. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van zowel de rijksoverheid als de gemeente Amsterdam is het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar. Tevens zijn regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem opgenomen en wordt in de nota aandacht geschonken aan actief bodembeheer.

Het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering wordt binnen afzienbare termijn vervangen door een Nota bodembeheer. Deze is momenteel in voorbereiding.

6.3 Resultaten onderzoeken

Uit beschikbare bodemgegevens (www.bodemloket.nl) blijkt dat op diverse locaties binnen het plangebied bodemonderzoeken zijn uitgevoerd waarbij óf geen vervolgonderzoek noodzakelijk is óf nog in procedure zijn. Over de bodem in het zuidoostelijk deel van het plangebied.



beschikbare bodemgegevens zoals opgenomen in www.bodemloket

Op de Kop Java is in 1993 een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd dat de gehele kop besloeg (Indicatief bodemonderzoek Java-eiland 30/03/1993, Omegam). In 2006 is door Tauw een indicatief en nader bodemonderzoek uitgevoerd dat zich specifiek richtte op de 'Strook' en de 'Driehoek' (Bodemonderzoek 'Strook' en 'Driehoek' Kop Java te Amsterdam 12/06/2006 en Nader asbestonderzoek in de bodem nieuwbouwlocatie 'Strook' Kop Java-Eiland 29/03/2007 door Tauw, zie bijlage 4 bij deze toelichting).

Ter plaatse van de Driehoek zijn slechts lichte verontreinigingen in de bovengrond gemeten. Voor het ontgravingen is dus geen sanering noodzakelijk. In de diepere ondergrond is echter wel een sterke verontreiniging met zware metalen aangetroffen (4.6 tot 6.7 meter onder het huidige maaiveld). Het voorliggende bestemmingsplan maakt het niet mogelijk om dieper dan 4.5 meter onder het huidige maaiveld te gaan, derhalve volgt uit het onderzoek volgt dat de locatie geschikt is voor de bestemming. Aangezien het voornoemde bodemonderzoek (bijlage 4) wettelijk gezien als verouderd kan worden beschouwd is onderzocht of de gegevens waarop de onderzoeken zijn gebaseerd nog voldoende actueel zijn hetgeen Tauw in april 2013 heeft bevestigd. Indien na verlening van de omgevingsvergunning projectmatig tot in de verontreinigde laag wordt gegraven zal rekening moeten worden gehouden met het doorlopen van een Wbb procedure.

6.4 Conclusie

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat de gronden in het plangebied overwegend niet of licht verontreinigd zijn. Deze staan niet aan de weg aan de geschiktheid van deze locatie voor de beoogde bestemming. In het kader van bodem zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wgh gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wgh (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

In de Wgh is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen. Indien

de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wgh tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

7.2.1.2 Spoorweggeluid

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst.

7.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wgh moet een geluidszone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken'. Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde 'grote lawaaimakers'. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.2.2 SWUNG - 1

Op 1 april 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh, namelijk SWUNG-1 (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1), opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen. Het vervolg op SWUNG-1 is SWUNG-2 die betrekking zal op de geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

7.2.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

7.3 Resultaten onderzoeken

De voorgenomen ontwikkeling betreft het realiseren van een hotelfunctie met publieksfuncties. Deze functies zijn geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wgh. De voorgenomen ontwikkeling wordt niet gehinderd door geluidsbronnen uit de omgeving.

7.3.1 Wegverkeersgeluid

Het plan voorziet niet in de realisering van een geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wgh en valt buiten enige geluidszone van een weg.

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is gekeken of de voorgenomen ontwikkeling een indirect geluidseffect kan hebben op de bestaande woningen in de omgeving. Hiertoe is een akoestisch onderzoek verricht wat als bijlage 3 van deze toelichting is opgenomen.

Door het realiseren van de voorgenomen ontwikkeling zal er meer verkeer rijden door de Tosaristraat. Daarnaast kunnen de bestaande woningen aan de Tosaristraat een toename van geluid krijgen door reflectie van het geluid op de nieuwe gevel, uitgaande van een geluid reflecterende gevel.

Op basis van verkeersprognoses van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam is het geluid onderzocht. Deze verkeersprognoses zijn gebaseerd op een hotel met een groter programma - en met als gevolg dus een grotere verkeersaantrekkende werking - dan het hotel wat met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

In de prognoses gaat met uit van een groot hotel (circa 600 ritten per dag), een flink congrescentrum (circa 520 ritten per dag), horeca en ondersteunende functies (circa 100 ritten per dag). Bovendien is in genoemd onderzoek niet uitgegaan van de beoogde definitieve situatie dus zonder tijdelijke school, maar is uitgegaan van de aanwezigheid van de tijdelijke school (circa 520 ritten per dag). Voornoemde verkeersbewegingen leiden tot een situatie waarin de gevels van de bestaande woningen aan de Tosaristraat met maximaal 1,3 dB en de woningen aan de Sumatrakade met maximaal 0,6 dB zouden toenemen.

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de bewuste woningen mogelijk geluidshinder ten

gevolge van de voorgenomen ontwikkeling kunnen ondervinden en daarmee kan de kwaliteit van de leef- en woonomgeving worden beïnvloed. Om een uitspraak te kunnen doen omtrent een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse is gekeken naar de Wgh.

Aangezien zoals eerder aangegeven met de voorgenomen ontwikkeling geen geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, is gekeken naar de normen die de Wgh hanteert waarbij maatregelen ter voorkoming/vermindering van geluidshinder moet worden genomen om zodoende een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te creëren. In dit kader wordt naar analogie gekeken naar wat de Wgh bepaalt ten aanzien van reconstructie. De Wgh bepaalt hieromtrent dat geluidsbeperkende maatregelen *moeten* worden genomen indien de wijziging leidt tot een toename van 2dB. In casu is berekend dat de geluidstoename op de gevels van de Tosaristraat resp. Sumatrakade met 1,3 dB resp. 0,6 dB toeneemt. De toename blijft dus ruim onder de 2dB waar men ingevolge de Wgh in geval reconstructie verplicht is tot het nemen van geluidswerende maatregelen. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen dat de voornoemde berekening is uitgegaan met een veel groter programma dan met dit bestemmingsplan wordt gerealiseerd, waardoor de feitelijke geluidsbelasting minder zal zijn wat uit de berekening is voortgekomen. Bovendien zal de voorgenomen ontwikkeling ook leiden tot een geluidsafscherming ten opzichte van het geluid vanuit de PTA (zie ook hoofdstuk 14.2). Op grond van het bovenstaande wordt het woon- en leefklimaat voor de (bewuste) woningen aan de Tosaristraat en Sumatrakade niet onaanvaardbaar geacht en wordt ter bescherming van het woon- en leefklimaat het nemen van geluidsbeperkende maatregelen niet noodzakelijk geacht dan wel verplicht gesteld.

7.3.2 Spoorweggeluid

Het plan voorziet niet in de realisering van een geluidsvoelige bestemming in de zin van de Wgh en valt buiten enige geluidszone van spoorwegen.

7.3.3 Industriegeluid

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg op 7 juli 2010 is de geluidszone voor het Oostelijk Havengebied Zeeburg voor die delen die tot de Centrale Stad behoorden opgeheven.

Over het plangebied ligt momenteel nog een geluidszone die behoort tot een gezoneerd industrieterrein gelegen in stadsdeel Noord, ook wel bekend onder de naam Johan van Hasselkanaal - oost. Deze geluidszone is op de verbeelding aangegeven met de gebiedsaanduiding Geluidzone - industrie.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling geen geluidsgevoelige bestemming betreft is de aanwezigheid van een geluidszone met betrekking tot een gezoneerd industrieterrein niet relevant.

7.4 Conclusie

In het kader van geluid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 8 Duurzaamheid

8.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

8.2 Regelgeving

8.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt, dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

8.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

8.2.2.1 Duurzaamheid in de nieuwbouw

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;

- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

8.2.2.2 Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

8.3 Specifiek plan/project

Voor de voorgenomen ontwikkeling worden ontwikkelaars uitgedaagd om met innovatieve duurzame plannen te komen. De planregels zijn zodanig van opzet dat er ruimte is voor diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden ten behoeve van de duurzaamheid zoals de realisering van koude/warmte-infrastructuur, de realisering van technische installaties zoals koudewiel, drycooler en dergelijke en de realisering van oplaadpunten ten behoeve van elektrisch vervoer.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

9.2 Regelgeving

9.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

9.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

9.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) worden voor dit Basisnet - in lijn met het Bevi - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd.

Het Btev zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording GR gaan verplichten. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Wel moet in alle gevallen de mogelijkheden tot hulpverlening en zelfredzaamheid worden beschreven en moet de brandweer om advies worden gevraagd.

9.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

9.3 Resultaten onderzoeken

9.3.1 Risicovolle inrichtingen

Het plangebied valt verder niet binnen een risicozone, veiligheidsafstand, toetsingsafstand, minimale bebouwingsafstand, inventarisatiezone of invloedsgebied van een andere modaliteit of van een inrichting.

9.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Kop Java ligt in de risicozone van de scheepvaartroute. Volgens de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (december 2009 en februari 2013, zie bijlage 6 bij deze toelichting), dient daarom een afweging gemaakt te worden van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. In deze afweging dienen allereerst het Plaatsgebonden- en het Groepsrisico (PR en GR) berekend te worden.

Het PR is een grenswaarde van een kans op overlijden van één (imaginair) persoon, die de waarde van 10^{-6} (één op het miljoen) niet mag overschrijden. Het PR wordt weergegeven als een lijn (de 10^{-6} contour) op een topografische kaart. De ligging van de lijn wordt door een berekening verkregen.

Het GR daarentegen is geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde, die de kans aangeeft van het overlijden van een groep van 10 of meer personen. Naarmate de groep slachtoffers groter is, moet de

kans op overlijden kleiner zijn: voor een groep van 10 personen is de oriëntatiewaarde 10^{-4} (één op tienduizend), voor een groep van 100 personen 10^{-6} . Het groepsrisico wordt berekend voor tenminste één kilometer vaarweg en wordt uitgedrukt in een logaritmische grafiek. De oriëntatiewaarde van het GR mag door het bevoegd gezag gemotiveerd worden overschreden.

Op 9 december 2009 is door het bureau AVIV onderzoek gedaan naar het PR en GR voor de huidige en de toekomstige situatie van het IJ ter hoogte van het plan. Dit onderzoek is als bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd. In februari 2013 heeft AVIV een actualisatie van voornoemde onderzoek uitgevoerd. Deze actualisatie is eveneens als bijlage 6 bij deze toelichting gevoegd. Uit de onderzoeken blijkt dat in de huidige en toekomstige situatie er geen PR contour met de grenswaarde van 10^{-6} is. Dat wil zeggen dat het PR altijd kleiner is dan 10^{-6} en het dus geen belemmering vormt voor de voorgenomen bebouwing op de Kop Java eiland.

De conclusie ten aanzien van het GR luidt dat de absolute waarde van het GR meer dan een factor 1000 onder de oriëntatiewaarde ligt en dat de toename ervan ten gevolge van het plan, marginaal is. De conclusie ten aanzien van het GR is dan ook dat het groepsrisico geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

Naar aanleiding van het bovenstaande is de brandweer Amsterdam-Amstelland in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening om een reactie gevraagd. De brandweer heeft ver buiten de reactietermijn een advies uitgebracht. Het advies is derhalve ambtshalve in dit bestemmingsplan verwerkt. Het volledige advies van de brandweer is als bijlage 7 van deze toelichting gevoegd.

In overeenstemming met het uitvoeringsbeleid Externe veiligheid van de gemeente Amsterdam zijn er binnen het plangebied geen functies voor minder zelfredzame mensen (zoals zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen), waarvan de fysieke veiligheidssituatie extra aandacht vraagt van de nood- en hulpdiensten. Dit geldt overigens voor het hele plangebied. Er mag dus vanuit worden gegaan dat de aanwezigen in het plangebied gemiddeld zelfredzaam zullen zijn.

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar te hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. De opkomsttijd is circa 5 minuten waarmee wordt voldaan aan de in het Besluit veiligheidsregio hieraan gestelde norm. De bereikbaarheid van het plangebied is goed. In de directe nabijheid van een risicobron en in het plangebied zelf dienen voldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig te zijn. De primaire bluswatervoorziening is in orde.

Met betrekking tot de zelfredzaamheid en de hulpverlening heeft de brandweer geadviseerd om de nadruk te leggen op het voorlichten, tijdig alarmeren en het opstellen van noodplannen. De voorgestelde maatregelen dragen vooral bij aan een grotere zelfredzaamheid. De communicatie over risico's van gevaarlijke stoffen gebeurt via de wettelijke kanalen als de provinciale risicokaart. Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie. Deze kan gebruikt worden om de bevolking te waarschuwen.

9.3.3 Buisleidingen

Het plangebied valt verder niet binnen een risicozone, veiligheidsafstand, toetsingsafstand, minimale bebouwingsafstand, inventarisatiezone of invloedsgebied van een andere modaliteit of van een inrichting.

9.4 Conclusie

In het kader van externe veiligheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 10 Hoogbouweffectrapportage

10.1 Algemeen

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen. Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de Structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt voor een gedeelte van het voorgenomen hotel een bouwhoogte van 30 meter mogelijk. Formeel wordt deze hoogte beschouwd als zijnde een gebouw waarvoor een HER niet noodzakelijk is. Echter gezien de bijzondere locatie als ook het feit dat de toegestane bouwhoogte dicht tegen een HER verplichting aanzit, is volledigheidshalve onderzoek gedaan naar de aspecten die in een HER aan bod dienen te komen. In het navolgende wordt nader ingegaan op deze aspecten.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Hoogbouw, Beleid en Instrument

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam' in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

10.3 Resultaten onderzoek

10.3.1 Stedenbouwkundige inpassing

Ten aanzien van de stedenbouwkundige inpassing van de voorgenomen ontwikkeling is een Stedenbouwkundig Plan (SP) opgesteld en in procedure gebracht (zie bijlage 11). Op het SP is inspraak verleend en is op 19 december 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld.

In het SP zijn montages opgenomen waarop te is hoe de nieuwbouw is ingepast in de omgeving. Voor deze montages wordt kortheidshalve verwezen naar het SP zoals deze als bijlage 11 bij deze toelichting is opgenomen. Vanaf de oostzijde 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.

Voorgaande leidt tot de conclusie dat de montages duidelijk maken dat de bebouwing goed past in de bebouwingstructuur van het gehele Javaeiland en deze, als het ware afsluit.

Aangezien het plangebied is gelegen in de zogenaamde twee kilometer zone rondom het Unesco gebied is aan Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) gevraagd om in hun opgestelde cultuurhistorische verkenning & analyse (zie bijlage 5) hierop in te gaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de waardevolle stedenbouwkundige structuur zich hier beperkt tot de kademuren met bijbehorende voorzieningen. Deze structuurbepalende elementen blijven in het voorliggende bestemmingsplan onaangetast. Omdat de voorgenomen bebouwing qua hoogte aansluit bij de reeds bestaande bebouwing zal vanuit het gebied gekenmerkt als werelderfgoed niet hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing. Uit het voorgaande volgt dat met de voorgenomen ontwikkeling geen inbreuk gemaakt wordt op het uitgangspunt dat - daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt - dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

De toegestane bouwhoogte vormt geen belemmering voor het luchtverkeer (zie ook hoofdstuk 11), straalpaden en/of zendstations inclusief walradar.

10.3.2 Bezinning

Voor bezinning gelden geen wettelijk vastgestelde normen. Wel gebruiken gemeenten het TNO rapport 'Daglichttoets en bezinning 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. Het onderzoek is onderdeel van het SP wat als bijlage 11 bij deze toelichting is gevoegd). 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 maximale bouwhoogte van 20 meter gehouden zoals deze is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan.

De conclusie luidt dat alle woningen aan de Tosaristraat de TNO-norm halen. 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.

10.3.3 Windhinder

Voor het beoordelen wat voor effect de voorgenomen ontwikkeling heeft op het windklimaat ter plaatse, is een zogenaamd wind(tunnel)onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 13 van deze toelichting gevoegd. Als uitgangspunt bij het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse Norm (NEN) 8100:2006: Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat in de bestaande situatie, dus zonder bebouwing van de Driehoek, rondom de bouwlocatie een overwegend matig windklimaat heerst. 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. In de situatie dat de Driehoek wordt bebouwd dan maakt deze bebouwing het windklimaat over het algemeen beter.

Ten aanzien van de omgeving van de bestaande bebouwing kan worden opgemerkt dat het windklimaat in de Tosaristraat over het algemeen van goed naar matig gaat. Er heerst (met en zonder bebouwing) een slecht windklimaat op de kruising Tosaristraat/ Sumatrakade. De huidige windhinder 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.

Met betrekking tot de omgeving van de nieuwbouw kan worden opgemerkt dat de windsituatie op de Javakade en de Sumatrakade veranderen door de bebouwing en dat deze verandering over het algemeen van matig naar goed gaat. 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:

- windklimaat, huidige situatie;
- 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).

Het onderzoek geeft als conclusie dat door de nieuwbouw de windsituatie grotendeels wordt verbeterd. Bij de westelijke punt is windhinder niet te voorkomen. Het huidige windgevaar zal verdwijnen.

10.3.4 Effecten op uitzicht en privacy

10.3.4.1 Uitzicht

Aan de Tosaristraat bevinden zich woongebouwen met op de onderste twee 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 vigerende 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%. In het SP zijn illustraties opgenomen (zie bijlage 11, pagina 16) die weergeven wat het verlies aan uitzicht betekent voor de bestaande woningen op de 7^{de} bouwlaag van de Tosaristraat.

Voorgaande leidt tot de conclusie dat de hogere bouwhoogte ongunstig is voor de woningen op de

bovenste verdiepingen van de bestaande woningen aan de Tosaristraat, die een vermindering van hun uitzicht krijgen van 10%.

10.3.4.2 *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.

De conclusie van het voorgaande is dat de nieuwbouw in redelijke mate de privacy van de bestaande bebouwing respecteert.

10.4 Conclusie

In het kader van hoogbouwaspecten zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 11 Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Overigens wordt het LIB rond 2013/2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

Het plangebied ligt geheel binnen het beperkingengebied van het LIB voor wat betreft de maximale bouwhoogte van 150 meter voor objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met een dergelijke bouwhoogte op te richten. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 12 Luchtkwaliteit

12.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

12.2 Regelgeving

12.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn.

De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevatten onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De richtlijn geeft lidstaten de mogelijkheid om later te voldoen aan grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ als de betreffende lidstaten voldoende inspanning laten zien om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om voor deze derogatie in aanmerking te komen moeten de lidstaten een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Met dit plan moeten een lidstaat laten zien op welke manier alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen zal worden voldaan. Nederland heeft om derogatie verzocht op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de richtlijn zijn verder nieuwe normen en streefdata geïntroduceerd voor de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2.5}). Verder bevat de richtlijn expliciet de mogelijkheid tot aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen bij het vaststellen van overschrijdingssituaties. De werkingssfeer van de richtlijn wordt beperkt door te bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op plaatsen waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Hiermee samenhangend is de richtlijn (bijlage III) nu ook heel expliciet over locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

12.2.2 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden te worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en

stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan.

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM_{10}) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof $6 \mu g/m^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO_2 , jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang.

12.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM_{10}) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder

zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

12.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

12.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

12.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM_{10}) en/of voor stikstofdioxide (NO_2). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van $40 \mu g/m^3$ jaargemiddeld voor PM_{10} en voor NO_2 en $50 \mu g/m^3$ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM_{10} .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

12.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat “geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is” wordt vervangen door: “in het ruimtelijk orderingsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is” (Amendement C - Gemeenteblad afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

12.3 Resultaten onderzoeken

Om vast te stellen of de ruimtelijke ontwikkeling die in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt in overeenstemming is met de geldende wetten en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit staat de volgende vraag centraal: draagt de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling op de Kop van het Java-eiland, in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (1,2 µg per m³ of groter)?

Als op deze vraag het antwoord nee is, dan is het bestemmingsplan in overeenstemming met de vigerende wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit en kan het plan ten uitvoer gebracht worden.

Tevens wordt bij het berekenen van de luchtkwaliteit rekening gehouden of er sprake is van normoverschrijding in het gebied waar het plan effect heeft (het studiegebied).

Om antwoord te kunnen geven of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling op de Kop van het

Java-eiland in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is hiertoe onderzoek verricht door het Ingenieursbureau (IBA) van de gemeente Amsterdam. Het onderzoek is als bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat de extra verkeersstromen die in het gebied zullen worden gegenereerd ten gevolge van de bouw van een hotel met horeca en congres/vergaderzalen in 2015 en 2020 te gering zijn om een -in betekenende mateverslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg te hebben. Daarnaast blijkt tevens dat in 2015 en 2020 op geen van de onderzochte wegtracés de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide wordt overschreden ten gevolge van de bouw van een hotel met horeca en congres/vergaderzalen. Voor fijn stof geldt dat de jaargemiddelde concentraties en het aantal dagen per jaar waarop de daggemiddelde concentratie fijn stof de grenswaarde overschrijdt in 2015 en 2020 op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden ten gevolge van de bouw van een hotel met horeca en congres/vergaderzalen.

Aangezien de ruimtelijke ontwikkeling die in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en ook niet leidt tot overschrijding van de in de wet gestelde grenswaarde is het voorgenomen plan in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007 en kan het plan gezien, vanuit dit perspectief, ten uitvoer gebracht worden.

12.4 Conclusie

In het kader van luchtkwaliteit zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 13 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

13.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.-(beoordelings)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in het realiseren van een hotel en publiekfuncties zoals een restaurant en skybar alsmede een parkeerkelder en een terras. Deze ontwikkeling is geen aangewezen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Wel kan de activiteit worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden ruimschoots overschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm moet worden gedaan. Hierbij wordt het volgende overwogen.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. dat de omvang van het project beperkt is, het maakt slechts de ontwikkeling van een hotel met bijbehorende functies mogelijk,
- b. het project niet in relatie staat met andere projecten zodat er geen sprake is van gecumuleerde nadelige effecten,
- c. de voorgenomen ontwikkeling maakt geen gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- d. de productie van afvalstoffen zich beperken tot het normale afval wat past bij een hotel met bijbehorende functies waarbij de vuilcontainers in pandig en geurvrij worden opgesteld,
- e. alle mogelijke milieugevolgen van de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt (met betrekking tot verkeer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, cultuurhistorie en archeologie, natuur- en soortenbescherming) zijn grondig onderzocht en de resultaten daarvan zijn zorgvuldig afgewogen (de resultaten van deze onderzoeken zijn in dit bestemmingsplan opgenomen).

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het project heeft betrekking op een reeds bestaand bebouwd gebied wat wil zeggen dat voor de uitvoering van het project geen nieuwe, nog niet gebruikte gronden bebouwd/ontwikkeld buiten bestaand bebouwd gebied worden gebruikt,
- b. het project heeft geen invloed op de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- c. het project ligt niet in of in de nabijheid van een bijzonder gebiedstype danwel beschermd natuurgebied, waardoor nadelige milieueffecten ter plaatse van beschermde gebieden zijn uitgesloten.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a. het project heeft geen potentiële aanzienlijke effecten en levert geen onomkeerbare milieuschade op. De verschillende milieueffecten (gerelateerd aan extra verkeer en daarmee samenhangend verkeerslawaaai en luchtverontreiniging) hebben geen permanente werking; na een eventuele (niet-voorzien) beëindiging van het project zullen de nadelige milieueffecten beëindigen.

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 14 Milieuhinder bedrijvigheid

14.1 Algemeen

Er wordt gestreefd naar een situatie waarin wonen en werken in de stad op een goede manier samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Amsterdam, maar er dient te worden voorkomen dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed heeft op de leef- en woonomgeving. Het kan gaan om de mogelijke hinder van een nieuw te vestigen bedrijf op bestaande woningen zowel als om nieuwe woningen naast een bestaand bedrijf.

14.2 Resultaten onderzoeken

Aan de overzijde van het Java-eiland is aan de Oostelijke Handelskade de Passagiersterminal Amsterdam (PTA) gesitueerd. De PTA is geen zogenaamde 'grote lawaaimaker' (oftewel een inrichting/bedrijf als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143)). Aan de PTA is in het kader van de Wet milieubeheer een vergunning verleend. In deze vergunning zijn voorschriften met betrekking tot onder meer geluid opgenomen. De bestaande woningen aan de Tosaristraat zullen, door de bouw van het hotel, minder blootgesteld worden aan het geluid afkomstig van de PTA aangezien het hotel als het ware een geluidafschermende werking ten opzichte van de bestaande woningen zal hebben. Voor het overige bevinden zich in of nabij het plangebied geen bedrijven die overlast c.q. hinder veroorzaken. Mocht zich in de toekomst een bedrijf vestigen dan is deze mogelijk een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. In dat geval gelden de voorschriften welke zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit. Dit kan bijvoorbeeld voorschriften betreffen met betrekking tot het redelijkerwijs inperken van overlast van lawaai of stank van deze bedrijven.

14.3 Conclusie

In het kader van milieuhinder bedrijvigheid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 15 Natuur en Landschap

15.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen(soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

15.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

15.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

15.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

15.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan kan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

In beginsel zijn in het voorliggende bestemmingsplan de (uit te werken) mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan overgenomen. Aangezien het uit te werken functies betrof kan niet formeel gesteld worden dat met het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe functies worden toegevoegd. In dit verband is voor de volledigheid een zogenaamde quickscan naar natuurwaarden in het plangebied uitgevoerd. Deze quick scan/natuurtoets is in 2009 uitgevoerd en in april 2013 geactualiseerd. Deze stukken zijn als bijlage 9 bij deze toelichting gevoegd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de natuurwaarden in het plangebied zeer gering zijn. Er is nauwelijks groen en het gebied ligt geïsoleerd ten opzichte van

andere groengebieden en is daarmee onbereikbaar voor grondgebonden dieren. Op kademuren groeien beschermde muurplanten. De kademuren in Amsterdam worden regelmatig geïnventariseerd. Ook op de muren van de Sumatrakade zijn diverse groeiplaatsen van beschermde muurplanten. ter hoogte van het plangebied zijn ze nog niet aangetroffen. Het is mogelijk dat de muurplantenpopulatie zich uitbreidt. Als er op de kademuur beschermde planten groeien, moeten bij werkzaamheden de kademuren worden ontzien. De quick scan/natuurtoets sluit af met de conclusie dat het plangebied geen beschermde planten en dieren herbergt. De beoogde ontwikkelingen kunnen uitgevoerd worden zonder dat een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is.

15.4 Conclusie

In het kader van natuur en landschap zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 16 Verkeer en parkeren

16.1 Algemeen

In deze paragraaf wordt verder de bereikbaarheid/ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht.

16.2 Regelgeving

16.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'Mot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

16.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

16.2.3 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvastе keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

16.3 Autoverkeer

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 éénrichtingswegen die als 'lussen' zijn aangetakt op de hoofdontsluiting aan de noordzijde. Deze ontsluitingsstructuur loopt door over de Kop Java. De bestaande noord- en zuidkade van het Javaeiland 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 tweerichtingsverkeer van de Sumatrakade en het éénrichtingsverkeer 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 tweerichtingsverkeer aan de zuidzijde door te trekken. Het doortrekken van het éénrichtingsverkeer 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 bushalte 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 entree van de parkeergarage 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 circa 63 meter beschikbaar voor touringcars, vrachtwagens, taxi's, koeriers etc. Bezoekers kunnen daar voorrijden en koffers ontladen, maar niet parkeren.

16.4 Openbaar vervoer

Het plangebied is op diverse manieren met het openbaar vervoer te bereiken. De tramlijnen 10 en 26 en buslijn 48 bieden verbindingen naar onder meer het Centraal Station en vice versa.

16.5 Langzaam verkeer

De Kop van Java is bij uitstek een gebied waar zich alle vormen van langzaam verkeer opdoen: bromfietzers, fietsers en voetgangers. De voorgenomen ontwikkeling tast de opgezette infrastructuur voor het Java-eiland niet aan. In het gebied wat bestemd is als Verkeer zijn ook parkeerplaatsen voor fietsers toegestaan (de zogenaamde nietjes).

16.6 Parkeren

Momenteel is een deel van de gronden binnen het plangebied in gebruik als een tijdelijk parkeerterrein. Bij besluit van 22 januari 2002 heeft de Stadsdeelraad van het stadsdeel Zeeburg (thans stadsdeel Oost) onder meer besloten tot inrichting van deze gronden als tijdelijk parkeerterrein. Voornoemde besluit zag toe op het nemen van maatregelen tegen hoge parkeerdruk Java- & KNSM-eiland. In de overwegingen die hebben geleid tot voornoemde besluit is aangegeven dat op het moment van het bouwen van een hotel en andere bebouwing op de Kop van Java het tijdelijke parkeerterrein zal moeten worden opgeheven. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt dan ook het tijdelijke parkeerterrein niet opgenomen.

Zowel de Centrale Stad als stadsdeel Oost realiseert zich zoals ook in het voornoemde besluit van 2002 is benoemd, dat de parkeerdruk op het Java-eiland nog steeds hoog is. De Centrale Stad en stadsdeel Oost zijn met elkaar in gesprek hoe en op welke wijze hier aan gewerkt kan worden. De maatregelen die hieruit volgen bevinden zich sowieso buiten het voorliggende bestemmingsplan. Het feit dat in het voornoemde besluit expliciet is overwogen dat het aanwezige parkeerterrein tijdelijk zou zijn als ook dat deze opgeheven moet worden wanneer het hotel gebouwd zal worden, maar dat andere maatregelen ter vermindering van de huidige parkeerdruk later zullen worden genomen die ook het plangebied niet raken, leidt tot de conclusie dat deze de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg staan.

Voor de parkeerbehoefte is gekeken naar het zogenaamde Locatiebeleid Amsterdam (vastgesteld april 2008) en is de gemeentelijke Hotelloods en de markt geconsulteerd. Daarnaast is tevens een specifiek onderzoek uitgevoerd naar de te hanteren parkeernorm voor het hotel. Dit onderzoek is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd. 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 bvo café, 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo restaurant. Voor de zaal/congres-/vergaderaccommodatie wordt respectievelijk een minimale/maximale parkeernorm van 3/5 per 100 m² bvo gehanteerd.

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 bijvoorbeeld horecabezoekers.

Het parkeren wordt binnen het plangebied ondergronds opgelost (met uitzondering van de eerder genoemde parkeerplaatsen op maaiveld). Dit kan met een parkeergarage van in elke geval één laag. De driehoekige vorm van de 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 bestrating, de bestrating en zwaar verkeer (zoals touringcarbussen, vrachtwagens etc.) te kunnen dragen. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kelderconstructie en de daarboven aan te leggen zandpakket en drainage.

16.7 Resultaten onderzoek

Op verzoek van het projectbureau Zuidelijke IJoevers heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) de voorgenomen ontwikkeling verkeerskundig onderzocht. Hiertoe heeft zij een rapportage opgesteld en deze is als bijlage 12 bij deze toelichting opgenomen.

Zoals aangegeven heeft DIVV de Kop van het Java-eiland en zijn omgeving verkeerskundig in beeld gebracht. In dit kader wordt vermeld dat de onderzoeksvraag aan DIVV meer omhelst dan alleen de voorgenomen ontwikkeling.

In het onderzoek zijn de autonome situatie en de plansituatie met elkaar vergeleken. Het Java-eiland is bereikbaar via twee ontsluitende routes: via de Jan Schaeferbrug en via de Sumatrakade. In totaal blijkt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van het hotel en bijbehorende voorzieningen ongeveer 20 tot 30% extra autoverkeer op de Jan Schaeferbrug te rijden en 5 tot 10% extra op de Sumatrakade.

Op basis van de berekende toenames en de verhoudingen tussen de intensiteit en de capaciteit (I/C) lijkt er geen verslechtering van de verkeersafwikkeling op te treden. Of en in welke mate er een probleem ontstaat op kruispuntniveau zijn er kruispuntanalyses naar de regelbaarheid van de kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat en Tosaristraat – Sumatrakade. Deze analyses zijn door DRO opgesteld. De verkeersintensiteiten zijn getoetst op het huidige verkeersprofiel. Uit de analyse blijkt dat de verkeersbeweging vanaf de Jan Schaefferbrug en de beweging vanaf de Piet Heinkade naar de Jan Schaefferbrug in de avondspits nog overcapaciteit hebben. Dit houdt in dat de het kruispunt de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de Kop van het Java-eiland kan verwerken, als het plan is gerealiseerd in 2020.

Het algemene beeld is dat als gevolg van de ontwikkeling van de Kop van het Java-eiland de verkeersintensiteiten op de Jan Schaefferbrug en de Piet Heinkade zullen toenemen. De verwachting is dat de toename van het autoverkeer als gevolg van de planontwikkeling geen significante invloed heeft op de doorstroming van de Piet Heinkade en de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Piet Heinkade – Kattenburgerstraat.

Hoofdstuk 17 Water

17.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging, natte natuur als ook wordt het grond- en hemelwater in beschouwing genomen.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Daarnaast is in hoofdstuk 3 reeds een aantal beleidsstukken en regelgeving genoemd zoals het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 die zien op het aspect water en deze zijn hier onverkort van toepassing. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het oppervlaktewater valt onder beheer van Rijkswaterstaat. Het nautisch beheer ligt bij het Centraal Nautisch Beheer (CNB) en stadsdeel Oost is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte.

17.2 Regelgeving

17.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels

vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

17.2.2 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging 'anders dan in overeenstemming met de functie' wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningsplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningsplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningsplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningsplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningsplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

17.2.3 Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is in op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis

van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.

3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken zoals gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon en het afmeren.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wvgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden. Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen. Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

17.2.4 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012

Op het IJ en in de IJ-haven is de van kracht. De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Deze verordening wordt medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens. Het havenwater van het IJ en de IJ-haven maken hier onderdeel van uit. In de Verordening op het binnenwater is een schakelbepaling opgenomen met betrekking tot ligplaatsen van woonschepen. Op basis van artikel 3.2 van de Verordening op het binnenwater zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan overeenkomstig een door het bevoegd gezag verleende ligplaatsvergunning en/of ontheffing. Op basis van artikel 4.3 van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is door stadsdeel Oost een generatorverbod ingesteld op onder andere de Sumatra- en Surinamekade en delen van de Javakade en de Veemkade. Afgemeerde schepen kunnen op deze locaties gebruik maken van de beschikbare walstroomvoorzieningen. Door de havenmeester van Amsterdam wordt in februari 2013 aan B&W voorgesteld een generatorverbod in te stellen voor het deel van Javaeiland wat is aangewezen als grootstedelijk gebied. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012.

17.3 Resultaat onderzoek (watertoets)

17.3.1 Beleid

Binnen de gemeente Amsterdam is het algemene beleid voor de waterhuishouding, waaronder naast het grondwater ook de verwerking van schoon- en vuilwater wordt begrepen, beschreven in het Plan Gemeentelijke Watertaken 2010-2015.

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Een deel van het plangebied maakt deel uit van het beheersgebied van AGV en valt daarmee onder de regelgeving in de Keur AGV 2011. Het oppervlaktewater is echter in het beheer van Rijkswaterstaat.

Waternet, waarin de Dienst Waterbeheer en Riolering en het Waterleidingbedrijf zijn samengegaan, is de uitvoerende dienst voor dit Hoogheemraadschap. Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet de grondwaterzorgtaak uit, alsmede de afvalwaterinzameling en de drinkwaterlevering. Sinds 1 januari 2011 voert Waternet ook het nautisch beheer uit in de grachten van Amsterdam, in opdracht van de gemeente Amsterdam.

17.3.2 Waterkeringen en sluizen

Volgens de keurkaart van AGV bevinden zich in het plangebied geen waterkeringen en/of sluizen. Daarnaast bevinden zich eveneens in het plangebied geen waterkeringen in beheer bij het rijk. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan vinden er geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkeringen.

17.3.3 Waterveiligheid

Het plangebied ligt in de dijkkring 44 die genormeerd is op een overstromingskans van 1:1250. Het peil van het IJ fluctueert tussen de -50 en 0 centimeter NAP. Het streefpeil van het Noordzeekanaal is -30 tot -55 centimeter NAP. De waterbeheerder stelt geen nadere eisen, maar adviseert ruim boven NAP (maatgevende waterstand) te bouwen. In het SP is aan deze wens voldaan doordat de begane grondvloer op circa 1,5 meter boven NAP ligt. Er wordt wel onder maaiveld gebouwd, maar de entree tot deze parkeerkelder ligt op circa 1,5 meter boven NAP. De kans dat de kelders van boven vollopen is daarmee op een acceptabel niveau. Een polderbemaling van de onderkeldering is niet toegestaan.

17.3.4 Oppervlaktewater

In het plangebied zijn de aangegeven waterwegen bestemd voor waterwegen, afwateringskanalen en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. In de waterwegen wordt het bestaande doorstroomprofiel op geen enkele wijze verder aangetast.

Het oppervlaktewater in beheer bij het rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervinden.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op basis van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

In het bestemmingsplan zijn de bouwmogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan grotendeels overgenomen en daarom is er geen sprake van geheel nieuwe opname van grootschalige ontwikkelingsmogelijkheden in dit bestemmingsplan. Daarnaast wordt er in het plangebied geen water gedempt en/of groen verhard. Uit het voorgaande volgt dat er geen sprake is van toename van de verharding en derhalve is compensatie niet noodzakelijk.

17.3.5 Grondwater

De grondwaterstand is circa -0,4 meter NAP. Een ondergrondse parkeergarage interfereert met de grondwaterstroom. 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 1,5 meter onder maaiveld, ruim boven de grondwaternorm. Het voorgaande wordt bevestigd door een onderzoeksrapportage die de effecten (ook met betrekking tot grondwater) van de parkeerkelder heeft onderzocht. De onderzoeksrapportage is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

In de Amsterdamse Bouwverordening zijn regelingen opgenomen om te voorkomen dat de grondwaterstand door ondergronds bouwen negatief wordt beïnvloed en voorts is voor dergelijke ondergrondse activiteiten overleg met Waternet nodig. Dit bestemmingsplan neemt de ondergrondse bouwmogelijkheden die het vigerende plan bevatten over en daarmee voldoet zij aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam.

Met dit bestemmingsplan wordt de grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie niet verslechterd.

17.3.6 Riolering

Een gemengd stelsel komt niet voor. Er is sprake van een driedeling. Schoon regenwater(dakwater) wordt waar mogelijk benut (regentonnen), of vertraagd afgevoerd (vegetatiedaken) naar grond- of oppervlaktewater. Licht verontreinigd water (buurtontsluitingswegen) wordt lokaal gezuiverd in Infiltratie Riolen (IT) en het relatief verontreinigde water (hoofdverkeersareaal) wordt afgevoerd naar de RWZI middels een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel.

Het beleid van AGV/Waternet is daar waar mogelijk schoon hemelwater af te koppelen, d.w.z. scheiden van de vuilwaterstromen. Hierdoor wordt de rzwil ontlast en het aantal overstorten van vuilwater op het oppervlaktewater verminderd. Voor het duurzaam omgaan met regenwater wordt verwezen naar de betreffende beslisbomen, opgenomen in de beleidsnotitie 'handreiking hemelwater' opgesteld door AGV/Waternet. Bij de voorgenomen ontwikkeling moet rekening worden gehouden met een toekomstig gescheiden rioolstelsel waarbij het hemelwater apart van het vuilwater wordt aangeboden.

Waternet/AGV stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit draagt bij aan de doelstellingen zoals die zijn gesteld in het Waterbeheer 21^{ste} eeuw (vasthouden - bergen - afvoeren). Voor het afkoppelen van wegen en overig verhard oppervlak hanteren zowel Waternet als Rijkswaterstaat de 'handreiking hemelwater' als beleidsuitgangspunt.

17.3.7 Materiaalkeuze

Voor het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)-bouwactiviteiten wordt hier gewezen op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen die zowel door Waternet als Rijkswaterstaat worden gehanteerd. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitloogbare bouwmaterialen - zoals koper, zink en lood - voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitloogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringssysteem. Het gebruik van uitloogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumineuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig met bijzondere dak-/gevelbekleding. Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodan en grondwater tegen te gaan worden uitloogende materialen aan de buitenschil (lood, zink, koper en geïmpregneerd hout) niet toegestaan (noch in de bouwfas, noch in de definitieve fas, noch in de fas van de inrichting).

17.3.8 Steigers en schepen

In dit bestemmingsplan is één water bestemming opgenomen. Binnen deze bestemming zijn geen (aanleg)steigers toegestaan. In het plangebied zijn ligplaatsen voor bedrijfsschepen toegestaan voor zo ver deze in de regels zijn opgenomen.

17.4 Nautisch beheer/veiligheid

De nautische taken in de zin van scheepvaartverkeerbegeleiding om zorg te dragen voor een zo vlot, veilig en milieuverantwoord mogelijk scheepvaartverkeer over het Noordzeekanaal en een goede scheepvaartverkeerafhandeling bij de zeesluizen in IJmuiden zijn ondergebracht in een gemeenschappelijke regeling, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB). Doel van het CNB is het creëren van eenheid van beleid en uitvoering op het gebied van nautisch beheer.

Met de rijksoverheid (het ministerie van Infrastructuur en Milieu) heeft het CNB een overeenkomst gesloten op basis waarvan zorg wordt gedragen voor de uitvoering van de rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied. Haven Amsterdam voert de taken voor het CNB uit.

Rijkswaterstaat heeft geen nautische taken in het plangebied.

In het kader van het SP heeft met het CNB overleg plaatsgevonden. Vanuit het nautisch beheer zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan.

17.5 Conclusie

In het kader van water zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan Driehoek Kop Java.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

18.2 Artikelgewijze toelichting

18.2.1 Toelichting op de planregels

Het bestemmingsplan Driehoek Kop Java is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012). Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om aan de hand van voorkomende functies vast te stellen wat de aard van de bestemmingsomschrijving is. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en schept tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven, uitgesplitst in onder meer goothoogte en bouwhoogte. In bepaalde gevallen is ten aanzien van de dakhelling een aantal

graden opgenomen dat gericht is op een minimale dakhelling.

Nadere eisen

In enkele bestemmingen zijn nadere eisen opgenomen. Nadere eisen bieden de mogelijkheid om sturing te geven aan de situering en de afmeting van bouwwerken. Door in de planregels een aantal voorwaarden op te nemen waaraan kan worden getoetst, kunnen nadere eisen de mogelijkheid bieden om tot een goede afstemming te komen met de omgeving. Het is een extra instrument dat het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid geeft om in een concreet geval meer sturing aan de situering en afmeting van bouwwerken te geven dan in eerste instantie door de regels mogelijk is gemaakt. Er vindt een inperking plaats van datgene wat in de bestemmingsplanregels mogelijk is. Door het opnemen van objectieve voorwaarden waaraan moet worden getoetst, bieden de planregels voldoende rechtszekerheid voor degene aan wie de nadere eisen worden opgelegd. Door het opnemen van nadere eisen kunnen de bij de bestemmingsregels gegeven rechten legitiem worden ingeperkt, waarbij de in de nadere eisen opgenomen objectieve voorwaarden voldoende rechtszekerheid bieden. Het bevoegd gezag moet de inperking voldoende motiveren.

Afwijken van de bouwregels

In de bestemming 'Horeca' is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van een nader aangeduide bouwregel. Het betreft een in het plan opgenomen afwijkingsmogelijkheden, wat betekent dat het slechts een afwijking van geringe omvang mag zijn. De afwijking van de bouwregel ziet op de bouwregels zoals opgenomen in deze bestemming. Het bevoegd gezag kan van de afwijkingsbevoegdheid gebruik maken.

Specifieke gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

Wijzigingsbevoegdheid

Het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in het plan is gebaseerd op artikel 3.6 Wro. In elke bestemming is de afweging gemaakt welke wijzigingsbevoegdheden passend zijn voor de betreffende bestemming. Aan elke wijzigingsbevoegdheid die in een bestemmingsplan is opgenomen zijn voorwaarden verbonden waaraan moet zijn voldaan. Ook bij de wijzigingsbevoegdheden is de koppeling gelegd met de voorwaarden zoals die worden toegepast bij ontheffingsmogelijkheden. De te volgen procedure bij de uitvoering van een wijzigingsbevoegdheid is in de Wro vastgelegd. De Wro verklaart in artikel 3.9a, lid 1 afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ten behoeve van de uitvoeringen van een wijzigingsbevoegdheid wordt een wijzigingsplan opgesteld. In dit wijzigingsplan wordt weergegeven hoe de voorwaarden waar aan de wijziging moet voldoen zijn toegepast.

De in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden geven geen directe rechten aan belanghebbenden. Het zijn bevoegdheden die kunnen worden uitgeoefend door het bevoegd gezag. Wel is het zo dat belanghebbenden een verzoek tot wijziging kunnen indienen bij het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag dient zo'n verzoek te toetsen aan de voorwaarden die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Daarna neemt het bevoegd gezag een gemotiveerd besluit waarin uiteen wordt gezet hoe het bevoegd gezag tot het besluit is gekomen. Het bevoegd gezag heeft geen verplichting om op een verzoek tot wijziging positief te besluiten, omdat het een bevoegdheid is die door het bevoegd gezag

wordt uitgeoefend. Het bevoegd gezag dient zijn besluiten wel te motiveren.

Algemene regels

In het bestemmingsplan is een aantal algemene regels opgenomen. Deze algemene regels gelden voor elke bestemming die is opgenomen in de planregels.

Algemene aanduidingsregels

Deze regels zijn opgenomen als aanvulling op de bestemmingen die al op de gronden zijn gelegen. Zij vullen de planregels van de betreffende bestemming aan. Met deze aanvullende regels moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden, omdat zij zijn opgenomen ter bescherming van een voor de gronden specifieke functie.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is bepaald gebruik uitgesloten. Dit gebruik is uitgesloten voor alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen. Dit is tevens de reden waarom de uitsluiting van dit gebruik in algemene regels is neergelegd.

Algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels

Voor deze regels geldt hetzelfde als wat hierboven is beschreven ten aanzien van de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden die zijn opgenomen in de bestemmingsregels. Echter plaats van het plan waarin ze zijn opgenomen bepaald de werking ervan. In dit geval geldt dat ze van toepassing zijn ten behoeve van alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen.

Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is opgenomen in het Bro.

18.2.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

• **Artikel 1 Begrippen**

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen, die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

• **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige planregels worden aangegeven. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen voor de 'wijze van meten' maken deel uit van dit artikel. Het 'peil' voor gebouwen verschilt van het 'peil' voor bouwwerken geen gebouwen zijnde. Voor gebouwen geldt als 'peil' het N.A.P. Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde geldt als 'peil' de gemiddelde hoogte van het afgewerkte aangrenzende maaiveld (het maaiveld ligt in dit plangebied, met uiteenlopende hoogten, hoger dan het N.A.P.).

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

• **Artikel 3 Horeca**

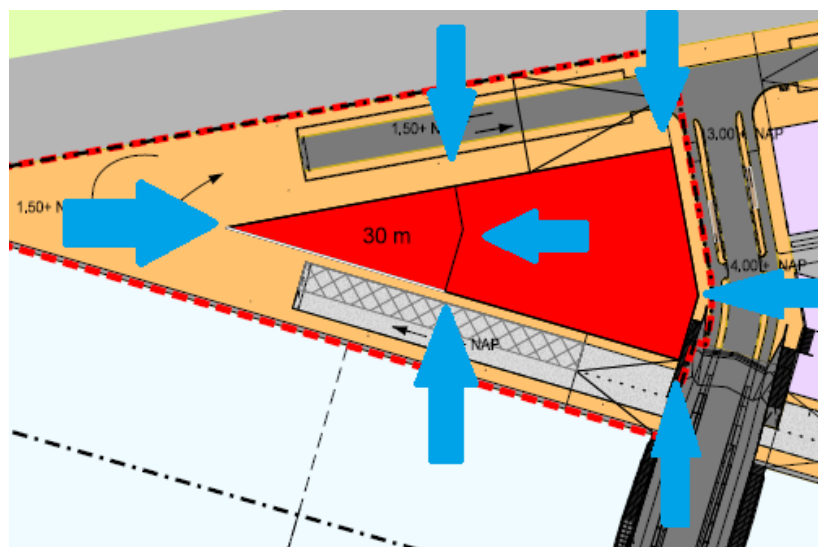
Met deze bestemming wordt specifiek een hotel functie mogelijk gemaakt (horeca 5) met vergader/congresaccommodatie (maximaal 400 m² vloeroppervlakte) en restaurant/skybar (minimaal 250 m² en maximaal 500 m² vloeroppervlakte) en een ondergrondse parkeerkelder. Additionele voorzieningen die samengaan bij de uitvoering van de functie hotel, zoals een informatiebalie, kapper, manicure, sportgelegenheid en een winkel mits deze ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie.

Onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval voorzieningen ten behoeve van ondergrondse warmte- en koudeopslag begrepen als ook de af-/in- en toeritten/gang naar de parkeergarage.

In lid 3.3 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om af te wijken van het gestelde in lid 3.2 waarin gesteld wordt dat gebouwen ononderbroken direct grenzend aan de op de verbeelding aangeduide gevellijn moeten worden gebouwd.

De afwijkingsbevoegdheid houdt dat de gebouwen/bebouwing terugliggend ten opzichte van de gevellijn mag worden gebouwd echter hier zijn twee voorwaarden aan verbonden, namelijk:

- minimaal 75% van de gevel wordt gesitueerd ter plaatse van de op de verbeelding aangeduide gevellijn en
- een afstand van 10 meter in acht moet worden genomen gerekend ten aanzien van elke zijde van de hoeken betreffende het gehele bestemmingsvlak.



aanduiding hoeken

Met betrekking tot de laatste voorwaarde kan worden opgemerkt dat het bestemmingsvlak in totaal 7 hoeken kent. Van deze 7 hoeken moet elke zijde van de hoek gerekend vanaf de punt van de hoek die op bovenstaande afbeelding nader zijn aangeduid 10 meter in acht worden genomen voordat de gebouwen/bebouwing mag terugliggen ten opzichte van de gevellijn.

• Artikel 4 Verkeer

De openbare ruimte in het plangebied is bestemd als Verkeer. Daarop mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken die geen gebouwen zijn en ten dienste van de bestemming Verkeer functioneren. Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over de inrichting van de openbare ruimte maar uitsluitend over het gebruik van de gronden. Het bestemmingsgebied omvat de (doorgaande) voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen (deze zijn in principe nader aangeduid op de verbeelding), af-/in- en toeritten naar het hotel, een onbebouwd terras die ten dienste staat van de aanpalende bestemming Horeca, nuts- en groenvoorzieningen waaronder walstroomkasten (dus geen trafo's), straatmeubilair,

trappartijen al dan niet behorende bij aanpalende bestemmingen en dergelijke. Voor het onbebouwde terras is het terrassen-/horecabeleid van stadsdeel Oost van toepassing.

In het voorliggende bestemmingsplan worden 20 parkeerplaatsen op maaiveld niveau mogelijk gemaakt. Deze parkeerplaatsen staan primair ten dienste van de ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt.

Tot slot moet onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval een aanrijbscherming of naar aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen toegestaan.

- **Artikel 5 Water**

Met deze bestemming wordt grotendeels het openbaar vaarwater vastgelegd en heeft voornamelijk betrekking op de waterwegen, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden. Onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval waterstaatkundige voorzieningen zoals remmingswerken als ook trappartijen al dan niet behorende bij aanpalende bestemmingen begrepen. In elk geval worden binnen deze bestemming niet begrepen reclame-uitingen, vlaggenmasten en/of soortgelijke uitingen verstaan, tevens zijn voorzieningen ten behoeve van ondergrondse warmte- en koudeopslag hier mede begrepen.

Steigers en aanlegsteigers zijn in het bestemmingsplan geregeld met als doel een einde te maken aan de diverse uiteenlopende definities die in de huidige bestemmingsplannen voor steigers en aanlegsteigers zijn opgenomen. Het verschil bestaat hierin dat aan steigers geen vaartuigen mogen afmeren en aan aanlegsteigers wel. Steigers zijn uitsluitend bedoeld om te gebruiken als publieke verblijfsruimte en in enkele gevallen doen ze dienst als op- en/of afstapvoorziening. Binnen deze bestemming zijn geen steigers toegestaan. Een aanmeervoorziening met als doel tot op- en/of afstapvoorziening te fungeren is enkel ter plaatse van de 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied' mogelijk. Onder overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming wordt binnen deze bestemming in elk geval waterstaatkundige voorzieningen zoals remmingswerken en in geen geval reclame-uitingen, vlaggenmasten en/of soortgelijke uitingen.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12, eerste lid Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12, tweede lid Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

Het plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit het bevoegd gezag, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van 'reeds anderszins verzekerd' zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Stedenbouwkundig Plan

De Gemeenteraad heeft op 19 december 2012, na een overlegronde waarin bewoners en instanties aanvullende en corrigerende reacties hebben gegeven, het Stedenbouwkundig Plan (SP) Driehoek Kop Java vastgesteld. Dit SP is de basis voor dit bestemmingsplan.

20.2 Concept ontwerpbestemmingsplan

20.2.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijkswaterstaat;
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Provincie Noord-Holland;
7. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
9. Bureau Monumenten & Archeologie;
10. Haven Amsterdam;
11. Centraal Nautisch Beheer;
12. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord;
13. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost.

Van de instanties genoemd onder de nummers 2, 4, 9, 10 en 11 is een schriftelijk reactie ontvangen. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen. De ontvangen reacties zijn in de navolgende sub paragrafen samengevat. Dit betekent overigens niet dat die onderdelen van de reacties, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. Per reactie is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20.2.1.1 *Ministerie van Defensie*

Defensie heeft schriftelijk aangegeven dat het concept ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

20.2.1.2 *Rijkswaterstaat*

Rijkswaterstaat doet een zevental verzoeken, namelijk om:

1. in hoofdstuk 3, evenals in hoofdstuk 17.3.1 van de toelichting aan te geven, dat voor de rijkswateren het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang is;
2. in § 17.3.2 toe te voegen dat in het plangebied zich geen waterkeringen in beheer bij het rijk bevinden;
3. in § 17.3.3 toe te voegen dat het streefpeil van het Noordzeekanaal -30 tot -55 centimeter NAP is;

4. in § 17.3.4 op te nemen dat het oppervlaktewater dat in beheer bij het rijk is, zodanig bestemd dient te worden dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervinden;
5. in § 17.3.6 toe te voegen dat Rijkswaterstaat voor wat betreft het afkoppelen van verharde oppervlakken dezelfde uitgangspunten als Waternet;
6. in § 17.3.7 toe te voegen dat Rijkswaterstaat dezelfde uitgangspunten als Waternet hanteert bij de materiaalkeuze;
7. in § 17.4 Rijkswaterstaat heeft geen nautische taken in het plangebied.

Reactie 1 t/m 7

Deze verzoeken worden gehonoreerd, de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

20.2.1.3 Bureau Monumenten & Archeologie

BMA heeft schriftelijk aangegeven dat het concept ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Reactie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan en wordt voor kennisgeving aangenomen.

20.2.1.4 Haven Amsterdam

In 2012 zijn afspraken gemaakt tussen Haven Amsterdam en het projectbureau Zuidelijke IJ-oever. Afsproken is dat het huidige gebruik van het water en de kaden van de Javakade voor riviercruise gecontinueerd kan worden tot de realisering van het hotel. Dit tijdelijk gebruik houdt in dat binnenvaart (beroeps) en riviercruiseschepen kunnen afmeren langs de kade. Haven Amsterdam doet het verzoek om deze tijdelijke situatie mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Reactie

Het is juist dat er afspraken zijn gemaakt tussen het projectbureau Zuidelijke IJ-oever en de Haven Amsterdam over het gebruik van het water en de kaden in relatie tot de ontwikkeling van deze locatie. De afspraak is dat totdat de ontwikkelende partij de locatie in ontwikkeling neemt, het water en de kaden in gebruik mogen blijven van de Haven Amsterdam. Deze afspraken zijn in goed en wederzijds vertrouwen gemaakt. Het expliciet planologisch vastleggen van deze afspraken heeft naar onze mening geen toegevoegde waarde aangezien het huidige gebruik onder het overgangsrecht mag worden voortgezet en zodoende voldoende gewaarborgd is. Wij merken bovendien op dat het voorgaande als zodanig tevens is vastgelegd in het SP welke door de Gemeenteraad op 19 december 2012 is vastgesteld. Het verzoek wordt niet gehonoreerd en deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20.2.1.5 Centraal Nautisch Beheer

1. Op basis van artikel 4.3 Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is het mogelijk een generatorverbod in te stellen met het oog op voorkomen van geluidsoverlast voor omwonenden. Door de havenmeester van Amsterdam wordt in februari 2013 aan B&W voorgesteld een generatorverbod in te stellen voor de kop Javaeiland. Afgemeerde schepen kunnen op deze locaties gebruik maken van de walstroomvoorzieningen. Dit kan als consequentie hebben dat een walstroomkast op de kade gesitueerd dient te worden. De huidige walstroomkasten in het havengebied (onder andere Kop Java) zijn niet opgenomen in de gebouwen, maar staan op de kade. Op grond van bovenstaande doet het CNB de volgende verzoeken om:
 - a. de tekst op pagina 26 van de toelichting: "Trafo's, walstroomkasten, regelkasten, en dergelijke

worden opgenomen in de gebouwen." zodanig te wijzigen dat rekening wordt gehouden met de mogelijke situering van walstroomkasten op de kade staan en niet alleen in gebouwen.

- b. in artikel 4 van de regels op te nemen dat binnen deze bestemming ook de mogelijkheid voor een walstroomlocatie bestaat. Deze zijn namelijk noodzakelijk in de huidige (tijdelijke) situatie.

Reactie

De verzoeken worden gehonoreerd, de toelichting en de regels van artikel 4 van het bestemmingsplan worden hierop aangepast.

2. CNB geeft aan dat de huidige walradarlocatie zich bevindt in het water ten oosten van het Javaeiland en dus niet in een gebouw. CNB doet dan ook het verzoek om deze passage te wijzigen.

Reactie

Het verzoek ziet op aanpassing van paragraaf 4.4 van het hoofdstuk dan gaat over het ruimtelijk kader. Dit hoofdstuk beschrijft dus de toekomstige situatie voor zover dit het plangebied betreft en dus niet de huidige situatie. Het is ons bekend dat de huidige - tijdelijke - walradarlocatie zich bevindt in het water ten oosten van het Javaeiland alsmede dat deze locatie buiten het plangebied is gelegen. Deze reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. CNB doet het verzoek om in hoofdstuk 17 een verwijzing naar de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 op te nemen.

Reactie

Het verzoek wordt gehonoreerd, de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

4. CNB wijst er op dat in het CNB-gebied, waaronder de IJ-haven valt, het verboden is een ligplaats in te nemen (ankeren en meren, 1999). In die zin verzoekt CNB om in artikel 10.2 op te nemen dat niet alleen de waterbeheerder, maar ook de nautisch beheerder (CNB) om toestemming wordt gevraagd voor afmeren dan wel bouwen in het water.

Reactie

Het verzoek kan worden gehonoreerd in zoverre dat in artikel 10.2 wordt opgenomen dat alvorens gebruik gemaakt wordt van deze wijzigingsbevoegdheid, het bevoegd gezag advies inwint bij zowel de waterbeheerder als nautisch beheerder. Het gaat derhalve om een advies en niet om toestemming. Bovendien ziet de aangehaalde wijzigingsbevoegdheid niet op bouwen maar enkel op het wijzigen van het vastgelegde gebruik. Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Op de plankaart in bestemming Water is een schip getekend. Wat is de betekenis hiervan?

Reactie

De verbeelding is getekend op een digitale kadastrale en GBKA ondergrond. Aan de op de verbeelding opgenomen ondergrondgegevens, zoals gebouwen of in casu een schip, kunnen geen rechten worden ontleend. Daar staat tegenover dat het ontbreken van dergelijke ondergrondgegevens ook niet leidt tot een beperking van rechten. De ondergronden hebben dus uitsluitend een illustratief karakter. Deze reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20.3 Ontwerpbestemmingsplan

Op 26 februari 2013 heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Driehoek Kop Java vrijgegeven voor tervisielegging. Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Driehoek Kop Java met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie gelegen. Hiertoe is op 6 maart 2013 een publicatie geplaatst in de Echo en de digitale Staatscourant. Gelet op het feit dat ontwerpbestemmingsplan Driehoek Kop Java op 7 maart 2013 niet digitaal raadpleegbaar was op www.ruimtelijkeplannen.nl, is op 13 maart 2013 wederom een publicatie geplaatst in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan Driehoek Kop Java heeft met ingang van 7 maart tot en met 25 april 2013 voor een ieder ter visie gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Met deze correctie is de wettelijke termijn van ter visie legging gerespecteerd.

Gedurende deze termijn van tervisielegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad van Amsterdam in te dienen. Binnen eerdergenoemde termijn zijn drie schriftelijke zienswijzen ontvangen en ontvankelijk verklaard.

Alle ontvangen zienswijzen zijn in een aparte nota, de zogenoemde 'Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Driehoek Kop Java' in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage in de voornoemde nota opgenomen. Dit betekent niet dat die onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld. Per zienswijze is aangegeven of en in welke mate deze aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan. De Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Driehoek Kop Java is als bijlage 17 bij deze toelichting opgenomen.