

PMS - 0115	
bespreken in	
ter kennis naar	
Proj. manager	
Proj. medew.	
BBA	
DRO	
EZ	
GHB	
Grb	
IBA	
MD	
MGZ	
P&S	
SEC/Ond	
Stadsdeel	
SO	
SND	
SWD	
WV	



SWINDAK DAKBEDE
078-1

INHOUD

ONDERDEEL II: DE TOELICHTING

1	Inleiding	5
1.1	het plangebied	5
1.2	het bestemmingsplan Java-eiland	6
1.3	opbouw van het plan	6
2	Geschiedenis	7
3	Bestaande toestand en gebruik	9
4	Toekomstige ontwikkelingen	11
4.1	Oostelijk Havengebied	11
4.2	inpassing binnen plannen van hogere orde	11
4.3	stand van zaken	12
4.4	Java-eiland: het programma	12
5	Stedenbouwkundige hoofdpzet	13
5.1	het ontstaan van het plan	13
5.2	beschrijving van het plan	13
6	Technische aspecten en milieu	19
6.1	kabels en leidingen	19
6.2	bodemverontreiniging	20
6.3	hinder van bedrijfsvestigingen	20
6.4	verkeerslawaaï	22
6.5	overige geluidshinder	22
6.6	milieu-bijdragen	24
7	Uitvoerbaarheid van het plan	25
7.1	maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
7.2	economische uitvoerbaarheid	29

ONDERDEEL III: VOORSCHRIFTEN EN BIJZONDERE BEPALINGEN

A.	Inleidende bepalingen	
art. 1	begripsbepalingen	33
art. 2	wijze van meten	34
B.	Bepalingen mbt de onderscheiden bestemmingen	
art. 3	woningen c.a. (W1 en W2)	35
art. 4	uit te werken gemengde doeleinden (UGD)	37
art. 5	horeca III (Bh)	39
art. 6	tuinen en erven (T)	39
art. 7	groenvoorzieningen (G)	39
art. 8	park (Rp)	40
art. 9	verkeersareaal (Va)	40
art. 10	fiets- en voetpaden (Vfv)	41
art. 11	vaarwater (Vw)	41
C.	Overige bepalingen	42
art. 12	toegelaten bedrijven	42
art. 13	overgangsbepalingen	42
art. 14	algemene vrijstellingen	43
art. 15	algemene gebruiksbepaling	44
art. 16	procedureregels	44
art. 17	strafbepaling	45

Bijlage I behorende bij art. 12 van het bestemmingsplan Java-eiland

ONDERDEEL I: DE PLANKAART

ONDERDEEL II: DE TOELICHTING

1 INLEIDING

1.1 het plangebied

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 plangebied wordt in het noorden en westen begrensd door het IJ, in het zuiden door de IJhaven en in het oosten door het KNSM-eiland. De oostgrens van het bestemmingsplan Java-eiland volgt de grens tussen de beheersgebieden van de centrale stad en het stadsdeel Zeeburg.



*het Oostelijk Havengebied ligt aan de rand van de binnenstad
de meest noordwestelijke havenpier is het Java-eiland*

1.2 het bestemmingsplan Java-eiland

Voor delen van het Oostelijk Havengebied is nog steeds een regeling ex artikel 43 van de Woningwet 1901 van kracht. Vanaf 1981 zijn er voor het Oostelijk Havengebied een aantal elkaar opvolgende voorbereidingsbesluiten voor het opstellen van een bestemmingsplan genomen. Door deze besluiten kon de Gemeenteraad havenontwikkeling in dit gebied tegenhouden, als dat de planuitvoering zou bemoeilijken. Deze constructie was noodzakelijk geworden door het ontstaan van plannen voor economische herbestemming bij een aantal grondbezitters, erfpachters en investeerders medio jaren zeventig.

In de periode na 1980 zijn verschillende voorstellen tot herstructurering van het gebied gedaan hetgeen in 1985 resulteerde in een door de gemeenteraad vastgestelde Structuurschets en Nota van Uitgangspunten voor het Oostelijk Havengebied. Deze nota werd in 1990, onder meer n.a.v. een gewijzigde visie op de ontsluitingsstructuur van het gebied, het voornemen tot aanleg van de Piet Heintunnel en het gewijzigde woningbouwprogramma, aangepast. De Gemeenteraad heeft deze aangepaste Nota van Uitgangspunten op 10 januari 1990 voor kennisgeving aangenomen. Aan de hand van deze uitgangspunten zijn voor verschillende deelgebieden stedenbouwkundige uitwerkingen en bestemmingsplannen gemaakt.

Ook voor het zgn. Java-eiland is een stedenbouwkundige uitwerking gemaakt. In november 1992 heeft de Gemeenteraad het 'Stedebouwkundig

Programma van Eisen, fase 3b' (SPvE 3b) voor het Java-eiland goedgekeurd. Op basis van dit programma is in 1993 met de herstructurering begonnen. Vrijwel alle havengebouwen, haven-sporen, havenkranen en andere haveninstallaties zijn verwijderd. De kademuren zijn gebleven. Voor het eiland is ten tijde van tervisielegging van dit bestemmingsplan het voorbereidingsbesluit 'Oostelijk Havengebied' van kracht.

Het onderhavige bestemmingsplan vormt het juridisch-planologische kader voor de realisering en het beheer van het eiland en geeft tevens inzicht in een aantal zaken die in het traject van de planvorming en de realisering van belang zijn of zijn geweest.

1.3 opbouw van het plan

Het plan voor het Java-eiland beoogt realisering van een woongebied in hoge dichtheden met variërende bouwhoogtes. De hoge dichtheden (ruim 100 woningen per hectare land) worden mogelijk gemaakt door de aanwezigheid van grote watervlaktes rondom het eiland. Een metafoor van de grachtengordel, met afwisseling in bouwhoogte, bouwvorm, architectuur en functies op onderste lagen, maar tegelijkertijd eenheid in strakke gevelrooilijnen en rechte kades ligt in het verschiert. De woningen worden gedeeltelijk in de ongesubsidieerde (koop)sector (ca 30%), gedeeltelijk in de licht gesubsidieerde (premiekoop en -huur) (ca 50%) en gedeeltelijk in de zwaar gesubsidieerde huursector (ca 20%) gebouwd.

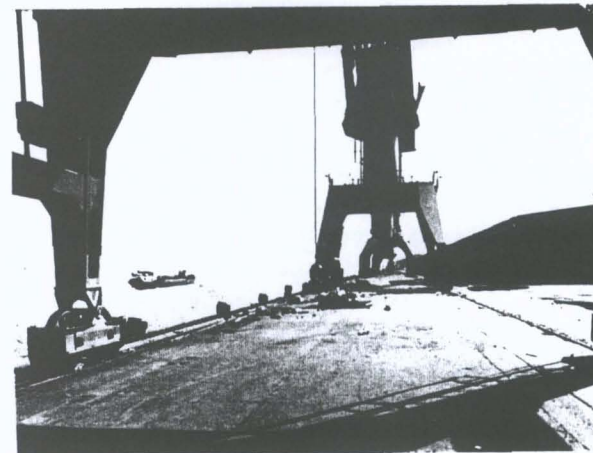
Het meest westelijke deel van het eiland, de zgn. kop is bestemd voor city-ondersteunende functies en wonen. Onder city-ondersteunende functies kunnen een veelheid aan algemeen maatschappelijk dienstbare bestemmingen begrepen worden, mits die met het functioneren van de (binnen)stad van doen hebben of dat functioneren op een specifieke wijze ondersteunen. Omdat de exacte invulling thans nog niet bekend is, is er in dit bestemmingsplan voor gekozen de kop van het eiland aan te wijzen tot nader uit te werken deel van het plan.

2 GESCHIEDENIS

De eerste activiteiten voor de aanleg van een nieuwe, moderne haven aan het IJ vonden plaats rond 1874. In dat jaar werd de nieuwe Oosterspoorlijn in gebruik genomen. Deze lijn lag voor een belangrijk deel tussen het IJ en de bestaande havens en moest deze een goede aansluiting op het zich steeds verder uitbreidende Nederlandse spoorwegennet geven. Ongeveer in dezelfde periode vond ook de aanleg van het Spoorwegbassin plaats, het eerste havenbekken van het latere Oostelijk Havengebied. De uitbreiding van de haven-capaciteit was noodzakelijk geworden door de opkomst van de stoomtractie, waardoor steeds grotere en zwaardere (=grotere diepgang) schepen mogelijk werden. Door de aanleg van de spoorlijn werden ook het Ooster- en Westerdok en het daar achter gelegen Entrepotdok slechter toegankelijk. Er ontstond bij deze tot dan toe belangrijkste havens tevens een groeiend gebrek aan ruimte, waardoor de in omvang steeds groter wordende scheepsladingen niet voldoende efficiënt verwerkt konden worden. Het nieuwe spoorwegbassin zou als antwoord hierop gebruikt worden voor de overslag van steenkool en erts uit zeeschepen naar spoorwagens en de binnenvaart.

De stoomvaart bleef groeien en om ruimte te bieden aan de steeds grotere schepen startte in 1875 de aanleg van de Oostelijke Handelskade. Hierop verrezen grote pakhuizen en een groot aantal moderne kranen. In verband met de soms zware golfslag en de bijkomende problemen voor de overslag van zee- op binnenvaartschip werd in 1890

voor de Oostelijke Handelskade een golfbreker aangelegd. Enkele jaren later werd besloten ten noorden daarvan een nieuwe kade aan te leggen. De ruimte tussen de golfbreker en deze IJ-kade werd opgevuld met slib en zo ontstond een kunstmatig eiland met voldoende mogelijkheden voor de weer oplevende scheepvaart. Toen vervolgens dit eiland in westelijke richting werd uitgebreid, verbreed en nieuwe kades kreeg was in 1904 voor het eerst sprake van het IJ-eiland. Het oostelijk deel, het huidige KNSM-eiland, werd in gebruik genomen door de Koninklijke Nederlandsch Stoomboot Maatschappij (KNSM), terwijl het westelijk deel, nu Java-eiland, rond 1920 bijna geheel in gebruik was bij de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN). Deze maatschappij onderhield passagiers- en vrachtdiensten met Indië en andere verre landen.



afbeelding boven en linksonder: de kades van het Java-eiland. De loodsen en kranen zijn inmiddels verdwenen

Het IJ-eiland was met de Oostelijke Handelskade verbonden door een dam, waarover per spoor de goederen werden aan- en afgevoerd. Vanzelfsprekend werden op dit eiland, evenals in de rest van het Oostelijk Havengebied grote loodsen en gebouwen ten behoeve van de overzeese handel gebouwd.

Na de Tweede Wereldoorlog begon het gunstige tij langzaam te keren; in Amsterdam west werd een nieuw, modern havengebied aangelegd, de zeeschepen werden groter en andere moderne havens namen een deel van de markt weg. Intercontinentale reizen vond steeds meer per vlieg-

tuig, steeds minder per schip plaats. In het Oostelijk Havengebied werd een laatste krachtsinspanning geleverd; bekkens werden uitgediept, kades met betonplaten verhard en verbreed en er werden tal van nieuwe loodsen gebouwd. De luchtvaart nam echter geleidelijk de rol van passagiersschepen over. Er vonden een aantal fusies plaats met in Rotterdam gevestigde rederijen. De havenactiviteiten in het Oostelijk Havengebied liepen daardoor in de jaren zeventig terug. Na aanvankelijke plannen om het gebied een nieuwe economische bestemming te geven (bedrijventerrein) won in de jaren zeventig de gedachte terrein dat Amsterdam met het Oostelijk Havengebied een bijzondere mogelijkheid voor woningbouw dichtbij de binnenstad in handen had. Daarbij speelde de behoefte aan versterking van het draagvlak van de stad (compacte stad-beleid) een grote rol. In 1978 werd besloten het Oostelijk Havengebied te herbestemmen tot woonwijk in een stedelijke dichtheid. Met dat bestuurlijk besluit kon de planvorming voor het gebied van start gaan.

Na 1980 zijn verschillende voorstellen tot herstructurering van het Oostelijk Havengebied gedaan, hetgeen in 1985 resulteerde in een door de Gemeenteraad vastgestelde Structuurschets en Nota van Uitgangspunten voor het Oostelijk Havengebied. Deze nota werd in 1990, onder meer n.a.v. een voornemen tot aanleg van de Piet Heintunnel, aangepast. De Gemeenteraad heeft de aangepaste Nota van Uitgangspunten op 10 januari 1990 voor kennisgeving aangenomen. Aan de

hand van deze uitgangspunten, waarvan de woningdichtheid van 100 per hectare land een van de belangrijkste, zijn voor verschillende deelgebieden stedenbouwkundige uitwerkingen gemaakt.

Voor de in het Oostelijk Havengebied gevestigde havenbedrijven die dat wensten, werd verhuizing naar het Westelijk Havengebied bevorderd. Dit beleid is zo succesvol verlopen, dat de ontruiming van het Oostelijk Havengebied ver op de planning vooruitloopt.

Het Oostelijk Havengebied is in de loop der jaren ingenomen door nieuwe gebruikers: woon- en binnenvaartschepen meerden aan de kades af en verschillende panden werden gekraakt. Dit overgangsstadium nadert zijn einde met de vergevorderde nieuwbouwplannen, die deels reeds in uitvoering zijn. Over enkele jaren zal het Java-eiland een nieuw woonmilieu zijn dat volledig in de Amsterdamse woningmarkt functioneert.

3 BESTAANDE TOESTAND EN GEBRUIK

Het Java-eiland is smal en langgerekt van vorm; de afmetingen zijn 132 bij 1300 meter. De westelijke kop is met zijn breedte van 50 meter hierop een uitzondering. De totale oppervlakte bedraagt ca. 15,5 hectare. Vanaf het eiland is er een riant uitzicht over het IJ en de IJ-haven, met daarachter de oude stad. De weidsheid van het water is, naast de vorm van het eiland, een van de belangrijkste karakteristieken van het eiland.

De kades van het eiland zijn kaarsrecht en maken bij de noordwestpunt een knik ten opzichte van de midden-as naar de Oostelijke Handelskade. De kop van het eiland is tevens het dichtst bij Amsterdam-Noord gelegen punt van het Oostelijk Havengebied. Het scheidende element, het IJ heeft hier de afmetingen van een breed kanaal aangenomen.

De inmiddels gesloopte loodsen op het Java-eiland stonden op ca. 15 meter van het water, waren 5 tot 8 meter hoog en 25 meter diep. De nog wel bestaande bebouwing bestaat uit twee kleinere gebouwen. Het eerste, het SHB-gebouw, staat bij de entree tot het eiland, aan het einde van de Verbindingsdam. Dit gebouw is ooit door de Samenwerkende Haven Bedrijven gebruikt als beestekgebouw. De havenarbeiders kregen hier aan het begin van de dag te horen of en voor wie er werk was. Inmiddels is dit pand verbouwd tot woningen en bedrijfsruimten.

Sumatrakade 15, beter bekend als "het Einde van de Wereld" is een oud kantoor- en kantinege-

bouw, bestaande uit twee bouwlagen. Na het stopzetten van de havenactiviteiten hebben krakers het gebouw in gebruik genomen en werden er uiteenlopende activiteiten georganiseerd. Hoewel het oorspronkelijk in de bedoeling lag het pand te behouden, bleek sloop onvermijdelijk in verband met sanering van een ernstige bodemverontreiniging onder het pand.

De bijna 100 jaar oude kadeconstructies rondom het eiland bevinden zich in het algemeen in goede staat. De kadeconstructies zijn voorbeelden van vroeg twintigste eeuwse ingenieurskunde en, gebouwd voor de 'eeuwigheid', ook technisch nu nog waardevol, met uitzondering van een plaats waar door opslag van ballastmateriaal van de NS enige verzakking is te constateren.

Het eiland is voor het verkeer ontsloten via de Verbindingsdam. In het midden van deze dam lagen naast elkaar twee bruggen; een verkeersbrug en een enkelsporige spoorbrug. Deze worden vervangen door een nieuwe brug. Het eiland zelf functioneerde als een groot woon-werkterf. Op de as van het eiland, tot aan het voor de overslag van latex gebruikte tankgebouw lag een aantal goederensporen. Op de kades lagen rails voor de havenkranen.



voorjaar 1996: woningen in aanbouw

4 TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN

4.1 Oostelijk Havengebied

Het Oostelijk Havengebied wordt ontwikkeld tot een dicht bebouwd stedelijk woongebied dat de nabijheid van de binnenstad van Amsterdam combineert met de mogelijkheid van wonen aan of vlakbij het water.

De belangrijkste punten uit de Nota van Uitgangspunten 1990 voor het Oostelijk Havengebied inclusief de Oostelijke Handelskade west zijn;

- handhaving van de bestaande pierenstructuur
- bebouwing in hoge dichtheid
- ca 8500 woningen
- menging van functies, met een accent op woningbouw op de havenpieren en een accent op werkfuncties langs de IJ-boulevard
- de aanleg van een tunnel die de oostzijde van de IJ-boulevard zou verbinden met de A10
- benutting van het water voor recreatieve doeleinden
- één centraal gelegen wijk(winkel)centrum ten zuiden van de IJ-haven
- de specifieke kwaliteiten van het Oostelijk Havengebied optimaal benutten om een hoogwaardig stedelijk milieu tot stand te brengen. De klassieke stedenbouwkundige middelen zullen hierbij worden toegepast; lanen, pleinen, straten, stegen en vooral kades moeten het gebied tot een uniek stuk van Amsterdam maken.

4.2 inpassing binnen plannen van hogere orde

Voor het Oostelijk Havengebied zijn ook op een hoger dan gemeentelijk niveau uitspraken gedaan, die ook in afspraken hebben geresulteerd met betrekking tot realisatietempo en financiering.

4.2.1 Rijk

Het Oostelijk Havengebied is in de Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening aangegeven als herinrichtingsgebied met grote kansen voor het realiseren van een internationaal concurrerend stedelijk vestigingsmilieu. Goed openbaar vervoer en verbindingen met het hoofdwegenet zijn voor zo'n gebied noodzakelijk. Het rijk bevordert de realisering van het project door:

- het aanmerken van de locatie als herstructureringsproject van nationaal belang;
- het gecoördineerd inzetten van rijksmiddelen voor het tot stand komen van het internationaal concurrerend stedelijk vestigingsmilieu;
- afstemmen van procedures en gecoördineerde besluitvorming voor gebiedsgerichte aanpak

In het kader van de vierde nota is in 1989 met het Rijk een overeenkomst afgesloten met betrekking tot te realiseren woningen in het Oostelijk Havengebied. In ruil hiervoor heeft het Oostelijk Havengebied door de benoeming tot sleutelproject financiële overheidssteun gekregen.

Bij de ondertekening van dit zgn. SGB-convenant (Subsidies Grote Bouwlokatie) werd ervan uitgegaan dat het Java-eiland pas na 2023 beschikbaar zou komen voor woningbouw. De wo-

ningproductie van dit eiland werd gezien de looptijd van de overeenkomst van tien jaar hierin in eerste instantie niet opgenomen. Door een versneld vertrek van bedrijven ontstond de mogelijkheid gronden eerder beschikbaar te krijgen en is de planvorming eerder gestart. Gezien het stadium van planontwikkeling van het aangrenzende KNSM-eiland is ervoor gekozen de ontwikkeling van het Java-eiland voorrang te geven boven de ontwikkeling van de eilanden Borneo en Sporenburg.

4.2.2. Provincie

In het streekplan Amsterdam Noordzeekanaal Gebied (ANZKG) 1987 is het Oostelijk Havengebied als herstructureringsgebied opgenomen, waarbij het accent moet liggen op de woonfunctie. Voor nabij de binnenstad gelegen delen is ook een menging van wonen, stedelijke voorzieningen en bedrijvigheid mogelijk. De provincie pleit tevens voor een goede relatie met de binnenstad, de omringende wijken en het water.

Het herstructureren van het oude havengebied levert volgens het streekplan ook een positieve bijdrage aan de beeldvorming van Amsterdam als nationaal en internationaal centrum.

4.3 Stand van zaken

Het eerste deelgebied dat in het Oostelijk Havengebied gereed kwam is het Abattoir- en Vee-marktterrein, daarna volgde Entrepot-west en als meest recente gebied is het KNSM-eiland gerealiseerd. Hiermee zijn in totaal bijna 3000 woningen gebouwd. Als volgende stap zal het Java-eiland volgen, tegelijkertijd starten de bouwactiviteiten op de eilanden Borneo en Sporenburg en in de Rietlanden die het einde van de herstructurering zullen inluiden. In totaal zullen in het voormalige havengebied ca. 8000 woningen worden gebouwd en zullen 15.000 tot 20.000 inwoners het gebied rond het jaar 2000 hun thuis noemen.

4.4 Java-eiland: het programma

Op basis van de eerder genoemde Nota van Uitgangspunten is een stedenbouwkundige invulling voor het gebied gemaakt (zie hoofdstuk 5). Hierbij is gekozen voor een hoge woningdichtheid gecombineerd met afwisselende en functionele openbare ruimten van een hoge kwaliteit. Het bijbehorende programma luidt als volgt:

oppervlakte plangebied	15,5 ha.
woningen	1300-1500
zwaargesubsidieerd	ca 20 %
ongesubsidieerd	ca 30 %
licht gesubsidieerd	ca 50 %
(waaronder goedkope premiehuur woningen)	
bedrijfsruimten (excl. westelijke kop)	6000 m ²

De 'kop' van het eiland is hierin niet opgenomen. Hier zullen in een nog nader te bepalen bouwvolume city-ondersteunende functies en woningen gerealiseerd worden.

Aan de Javakade van het eiland zullen ligplaatsen komen voor varende woonschepen en/of binnenvaartschepen terwijl een deel van de Sumatrakade door de binnenvaart als aanlegplaats kan worden gebruikt. Aan de Java-kade ten westen van de Javabrug bestaan mogelijkheden voor aanlegplaatsen voor de witte en/of bruine vloot en/of riviercruiseschepen.

Voor de bedrijfsruimten is het uitgangspunt, dat zoveel mogelijk functies worden toegestaan, tenzij sprake is van teveel overlast voor omwonenden.

Daarnaast is detailhandel vooralsnog niet toegestaan. Deze beperking houdt verband met de komst van een nieuw winkelcentrum aan de IJ-haven, dat naar verwachting in 1998 geopend zal worden. Teneinde het winkelcentrum optimale ontwikkelingskansen te geven, is detailhandel elders in het Oostelijk Havengebied niet toegestaan. In het bestemmingsplan Java-eiland wordt een vrijstellingsbepaling opgenomen, die in de toekomst door het bevoegd gezag kan worden gebruikt om naar bevind van zaken detailhandel buiten het winkelcentrum toe te staan. Met de vrijstelling wordt beoogd het winkelcentrum aan de IJhaven een zodanige bescherming te bieden, dat het zijn functie als volwaardig winkelcentrum voor alle bewoners van het Oostelijk Havengebied blijvend kan vervullen. Bij een aanvraag tot vestiging van detailhandel op het Java-eiland is de gemeente op basis van onderhavige vrijstellingsmogelijkheid verplicht te onderzoeken of met het honoreren daarvan (delen van) het winkelcentrum ernstig worden geschaad. Het laatste is aan de orde, wanneer voor individuele ondernemers in het winkelcentrum dan wel voor het winkelcentrum in zijn geheel een dusdanige omzetsdaling wordt verwacht, dat voor sluiting van de betreffende onderneming(en) moet worden gevreesd.

In de periode voor de oplevering van het nieuwe winkelcentrum kunnen bewoners voor de eerste levensbehoeften gebruik maken van de tijdelijke supermarkten op het KNSM-eiland en bij het Abattoirterrein.

5 STEDENBOUWKUNDIGE HOOFDOPZET

5.1 Het ontstaan van het plan

Op basis van de Nota van Uitgangspunten voor het Oostelijk Havengebied 1989 zijn door de dienst Ruimtelijke Ordening in 1991 een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het Java-eiland opgesteld en is een voorbeeldplan gemaakt. De belangrijkste randvoorwaarden waren:

- bebouwing evenwijdig aan de kades, 5 tot incidenteel 7 lagen aan de zuidkade en 7-9 lagen aan de noordkade.
- een openbaar groen middengebied met een fietsroute van oost naar west binnendoor.
- auto ontsluiting via de openbare kades, met het doorgaand verkeer op de noordkade
- een zichtlijn vanuit het midden van het KNSM-eiland naar het Centraal station.

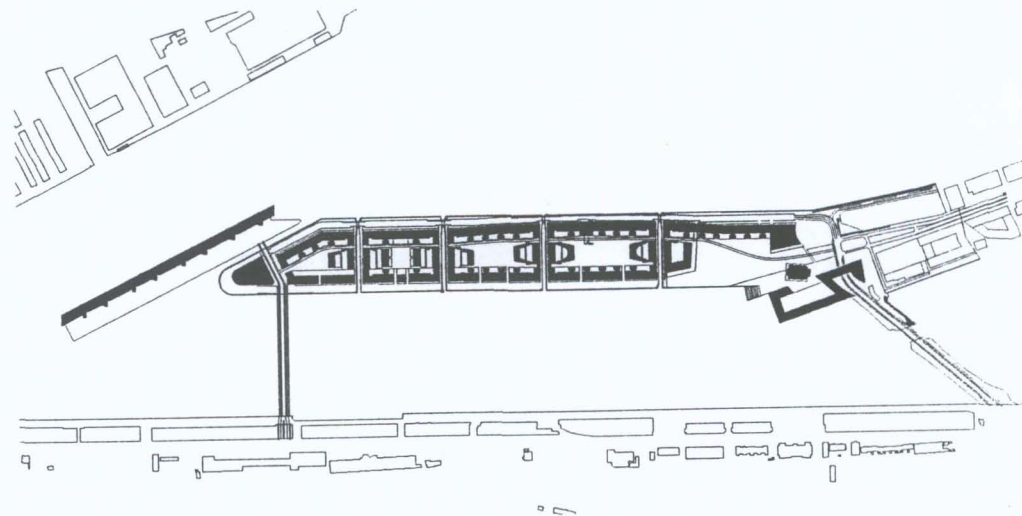
Aan de hand van deze uitgangspunten hebben drie geselecteerde architectenbureaus ieder een stedenbouwkundig plan gemaakt. Na vergelijking en beoordeling van deze plannen is het plan van architect Soeters gekozen; dit plan appelleert aan het beeld van de grachtengordel. Het plan Soeters wordt verder uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan.

5.2 Beschrijving van het plan

Een van de belangrijkste overwegingen bij het stedenbouwkundig ontwerp voor het Java-eiland is het terugbrengen van de maat van het eiland, ooit gerelateerd aan de maat van zeeschepen, naar een menselijke maat.

Hiertoe is het eiland over de lengte op een viertal plaatsen, door middel van grachtjes, onderverdeeld. Het overgangsgebied tussen Java- en KNSM-eiland wordt vormgegeven met een park en een groot bouwblok, tussen de grachten en kadebebouwing komen openbare binnenterreinen. Voor de kop wordt een globale uitwerking gemaakt.

De hoofdontsluiting voert via de Verbindingsdam en het 'Overgangsgebied' naar de Sumatrakade. Langs deze Sumatrakade staat bebouwing van gemiddeld acht lagen hoog. Deze bebouwing vormt het verbindend element voor het hele eiland en maakt front naar het IJ. De wand is opgebouwd uit gebouwen van 27 meter breed die steeds verschillen van architectuur. Zij worden iets terugliggend van de voorkant van het onderliggende parkeersouterrain geplaatst. Met de daarin opgenomen toegangstrappen ontstaat een bordes dat enigszins doet denken aan de trapbordes van de grachtenpanden in de binnenstad. Door de hoofdruolijn verbindend te verklaren voor de



het plan Soeters.

Met uitzondering van twee delen (de kop en het zgn overgangsgebied tussen Java- en KNSM-eiland) wordt het plan gerealiseerd.

bovenliggende lagen en op de begane grond en eerste laag terugspringen toe te staan ontstaat eenheid en toch grote variatie. In één gebouw bevinden zich zo'n 20 à 30 woonappartementen, waarbij per blok een andere doelgroep wordt aangesproken. Er zijn kleinere woningen voor (jongere) bewoners met een laag inkomen, flexibele en van afmeting verschillende gezinswoningen, woon/werk woningen, etcetera. De bebouwing aan de Javakade is met 5-7 lagen lager dan de Sumatrakade. Vanuit de woningen aan de Javakade is er prachtig uitzicht op de IJ-haven en daarachter het silhouet van de stad en aan de noordkant op de binnenhoven. Aan de zijde van de openbare binnentuin hebben alle gebouwen een tweede ingang in een glas- of serre-achtige aanbouw in 4 of 5 lagen.

De bebouwing langs de dwarsgrachten is van een kleinere schaal. Aan deze grachten staan de 'echte' grachtenhuizen, ruime eengezinswoningen en praktijkwoningen. Ieder huis zal zijn eigen expressie krijgen, en per grachtenwand zal elk type vier maal voorkomen. De percelen zijn maximaal zes meter breed en de bebouwing is maximaal vijf lagen hoog. Hierbinnen zijn verschillende varianten voor de indeling denkbaar. Het straatprofiel is opgebouwd uit twee kades van 4 meter breed met daartussen de 7 meter brede gracht. De kades zijn alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer, er wordt niet geparkeerd.

Achter de grachtenbebouwing komen, grenzend aan de binnenterreinen, bouwblokken van 4

bouwlagen. Van oost naar west worden de binnenhoven steeds één bouwmaat (27 meter) kleiner. Het contrast tussen buiten en binnen is een belangrijk kenmerk. Aan de inrichting wordt veel aandacht besteed. Ook de interieurs van de binnenhoven onderling zullen verschillen. Alleen

de langzaam verkeersroute die hen verbindt vormt een steeds terugkerend element. Het maaiveldniveau van de binnenhoven is 1,5 meter hoger dan dat van de kades die ca. 2 meter boven het water van het IJ en de IJ-haven uitsteken. De kades van de grachten dalen tot 80 cm boven de waterspie-



zuidgevels van de bebouwing aan de Sumatrakade

gel. Deze niveau-verschillen zijn belangrijk, ze sorteren het effect van 'holle ruimte' dat een gevoel van beschutting teweeg brengt en ze zorgen voor verrassing in de beleving vanaf het maai-veld. De meest oostelijk gelegen binnenhof is onderdeel van het park. Dit park vervult op deze plaats een functie voor het Java-eiland en het KNSM-eiland. Hier vandaan is er ook een prachtig uitzicht op de oude stad. Dit zicht wordt door bomenrijen ingekaderd en bij het park betrokken. Het bestaande SHB-gebouw wordt in de overgang tussen het park en de bebouwing in het Overgangsgebied opgenomen en krijgt naast de woonbestemming ook een mogelijkheid voor bedrijfs- en een aantal andere niet-woonfuncties.

De bebouwing in het Overgangsgebied is aan het einde van de Verbindingsdam en aansluitend op het park voorzien. De inzending van het Zwitserse architectenbureau Diener en Diener in het kader van een meervoudige opdracht is gekozen voor realisatie. De schaal van de twee gebouwen is verwant aan die van de grote blokken aan de zuidkade van het KNSM-eiland. Zonder dat een poort in de letterlijke zin van het woord wordt gemaakt, krijgt het entreegebied van het eiland vorm.

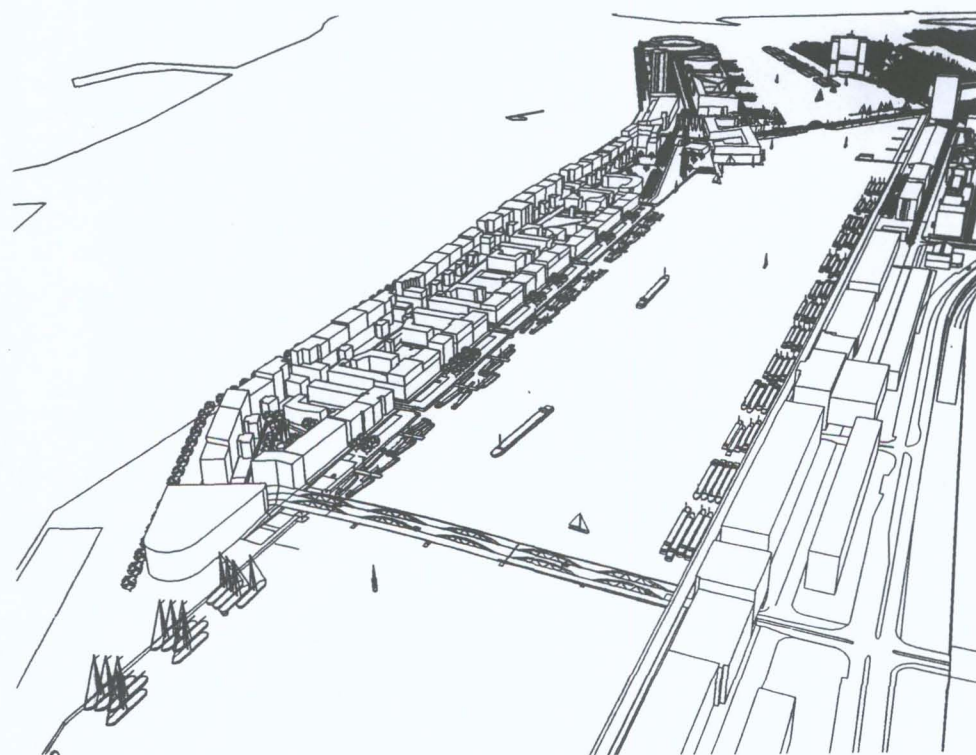
Doordat de westelijke en de noordelijke vleugel van de theoretisch denkbare rechthoek zijn weggelaten ontstaat een verruiming van het park op het Java-eiland. Het voormalige SHB-gebouw staat als een paviljoen in het park.

De kop van het eiland is in de Nota van Uit-

gangspunten (1989) voor het Oostelijk Havengebied bestemd voor city ondersteunende functies, vooral functies in de culturele en/of recreatieve sfeer. Aanvullend wordt aan een combinatie van woningen, kantoren en bedrijven gedacht. Dit bestemmingsvlak zal na bestuurlijke besluitvorming

nader worden uitgewerkt.

De hoofdontsluiting van het Java-eiland loopt via de Sumatrakade. Hier zal ook een bus rijden. Bij de aansluiting met het KNSM-eiland krijgt een tramlijn, die via de Verbindingsdam zal arriveren, zijn eindpunt. Het langzaam verkeer zal zijn weg



het plan Soeters in vogelvlucht

vinden via een speciale, beschutte route door de binnenhoven. Aan de westkant van het eiland wordt, in het verlengde van de Kattenburgerstraat en dus met aansluiting op de IJ-weg, een brug over de IJ-haven voor het auto- (inclusief stads-

bus) en langzaamverkeer naar de Oostelijke Handelskade gerealiseerd.



beschutte binnenterreinen met een fietsroute

bestemmingsplan java-eiland - de toelichting

Het parkeren (behoefte ca 1300 plaatsen) geschiedt voor een groot deel in parkeersouterrains onder de bebouwing aan de Sumatra- en Javakade en het Overgangsblok. Het overige parkeren geschiedt langs de kades. Grenzend aan het park, bij de tramlus in het overgangsgebied KNSM- Java-eiland, worden enkele parkeerplaatsen gemaakt ten behoeve van de in het SHB-gebouw gevestigde sociaal-medische voorziening(en). Voor de over het Java-eiland verspreide kleinschalige bedrijvigheid worden geen extra parkeerplaatsen gemaakt. De bedrijven kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen op maaiveld die overdag, wanneer veel bewoners naar hun werk zijn, vrij komen. In de binnentuinen en in het park is geen parkeren toegestaan met het oog op de gewenste verblijfs- en recreatieve kwaliteit, de (verkeers)-veiligheid, geluidshinder en privacy.

Het mengen van verschillende functies wordt ook op Java-eiland gezien als een belangrijk middel om een stedelijk woonmilieu te bereiken. In totaal zal, afgezien van de kop, ca. 6000 m² bruto vloeroppervlak (b.v.o.) aan bedrijfsruimte worden gerealiseerd. Voor de invulling wordt gedacht aan kleinschalige, geen hinder veroorzakende bedrijvigheid en buurt- en wijkvoorzieningen. Belangrijkste eisen aan de locatie zijn zichtbaarheid en bereikbaarheid, vooral vanuit resp. met de auto en het openbaar vervoer. Daarom is gekozen voor een situering op de begane grond aan de hoofdontsluiting, de Sumatrakade. Twee concentraties bij de entrees tot het eiland van elk ca 1500 m²

en kleine clusters van enkele honderden m² 's op de hoeken van de grachten. Deze hoeveelheden kunnen tijdens de verdere ontwikkeling van het gebied worden bepaald naar aanleiding van de resultaten met de verhuur van de bedrijfsruimten op het KNSM-eiland. Los van deze invulling is over het gehele eiland een nadere invulling met bij het wonen passende voorzieningen, bedrijfjes en praktijkruimten toegestaan in de begane grond en de eerste daarboven liggende laag.

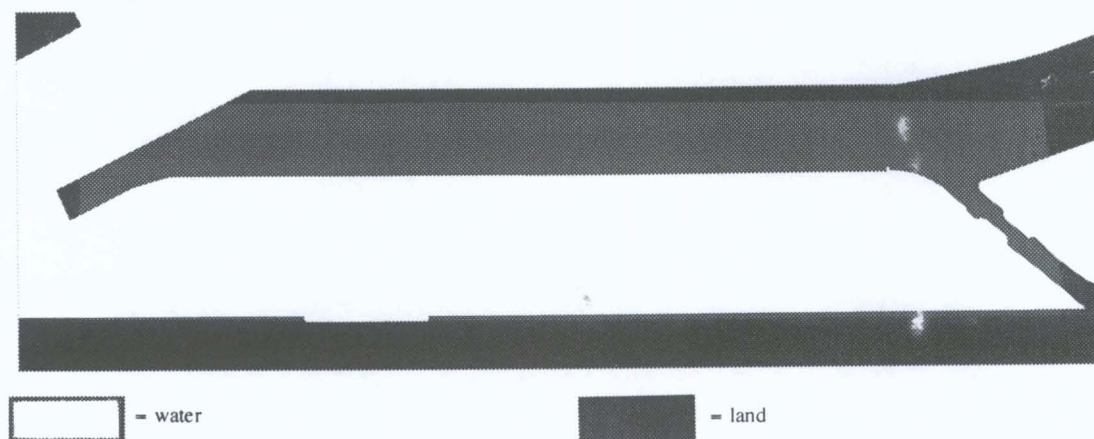
Aan de Javakade zijn ligplaatsen voorzien voor varende woonschepen. Onder varende woonschepen worden schepen verstaan die oorspronkelijk als bedrijfsschip zijn gebouwd. Aan de Sumatrakade zijn ligplaatsen voor binnenvaartschepen voorzien. Met die verdeling wordt het momenteel vigerende beleid t.a.v. het watergebruik gevolgd. Binnenkort zal een nieuwe beleidsnota inzake het watergebruik in het Oostelijk Havengebied aan het gemeentebestuur worden voorgelegd. Er wordt niet op voorhand uitgesloten dat zal worden gekozen voor een variant waarbinnen aan de Javakade ligplaatsen voor binnenvaartschepen worden gerealiseerd. Die keuze wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt door hiertoe in de voorschriften een vrijstellingsbepaling op te nemen. Langs de kop van het Java-eiland wordt in de IJ-haven uitgegaan van een aantal te realiseren ligplaatsen voor de bruine vloot (bedrijfsschepen) en riviercruisevaart.

Het plan voorziet naast de beschreven bebouwing in een samenhangend en gevarieerd geheel van

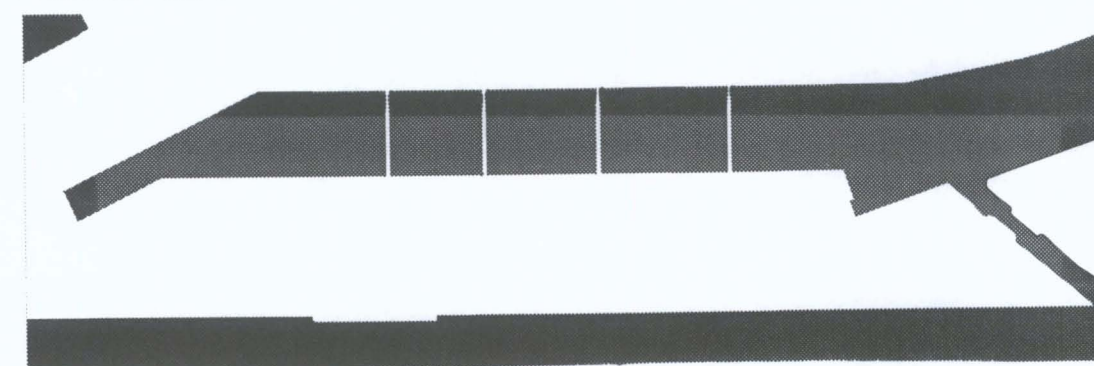
openbare ruimten. De Sumatrakade als hoofdontsluiting, de Javakade als verblijfsgebied met de levendigheid van de schepen en uitzicht op de oude stad en daar tussen de kleinschalige grachtjes en de rustige, groene, beschutte binnenhoven.

Als gevolg van de planrealisatie zal de grens land-water zich wijzigen. De wijzigingen van de verhouding land-water als gevolg van planrealisatie is op onderstaande tekeningen weergegeven.

situatie voor planrealisatie



situatie na planrealisatie





6 TECHNISCHE ASPECTEN EN MILIEU

6.1 Kabels en leidingen

De stedenbouwkundige opzet, de fasering, de bouwontsluiting en het feit dat de Verbindingsdam vooralsnog de enige verbinding vormt van het Java-eiland met de stad, leiden tot een aantal beperkingen voor het kabels-en leidingennet. De nieuw aan te leggen brug over de IJhaven krijgt uitneembare delen en is om die reden niet in het kabel- en leidingnet te gebruiken.

6.1.1 Tracés

Als gevolg van de inrichting van Java-eiland is in overleg met de betrokken nutsbedrijven vastgesteld dat de noordkade wordt benut als de hoofdroute voor de kabel- en leidingontsluiting. De aantakking van de noordkade op de Verbindingsdam, het aantakpunt met het aangrenzend gebied voor zowel Java-eiland als ook voor KNSM-eiland, is via het middengebied getraceerd. Om praktische redenen is hierop een uitzondering gemaakt door de 8-bar gasleiding voor de gasvoorziening en een hoofdwaterleiding, als zekerstelling voor de watervoorziening, in de zuidkade te traceren.

Vanuit Amsterdam-noord is een 10kV kabel van het GEB via Java-eiland naar de Verbindingsdam getraceerd. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de waterkabelverbinding gehandhaafd wordt. De route op Java-eiland wordt aan de verkavelingsopzet aangepast.

De benodigde tracés voor de distributienetten (huisaansluitingen) zijn zoveel als mogelijk gren-

zend aan de bouwblokken getraceerd. Er is een aantal noodzakelijke doorvoeren via de bebouwing opgenomen, als verbinding tussen de noord- en zuidkade met het binnenterrein. Deels liggen die doorvoeren onder de parkeersouterrains. De tracés en noodzakelijke ruimten voor WKK (Warmte Kracht Koppeling), het systeem voor ruimte-verwarming zoals op Java-eiland wordt toegepast, zijn in pandig opgenomen, met slechts de noodzakelijke koppelingen via openbaar gebied.

Voorzover door de nutsbedrijven gebruikt gemaakt dient te worden van kasten voor een doelgerichte bedrijfsvoering, worden die kasten in "nissen" op de hoeken van de bouwblokken opgenomen. Met de benodigde nutsvoorzieningen ten behoeve van de schepen wordt rekening gehouden. Voor de zuidkade wordt daarbij aangehouden dat de daarvoor noodzakelijk kasten niet op de kade gesitueerd zullen worden. De brandkranen en lichtmasten zijn v.w.b. situering en uitvoering zoveel als mogelijk aan de inrichting van de openbare ruimte aangepast.

In het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige realisatie van een ondergronds systeem van huisvuilinzameling.

6.1.2 Gebouwde nutsvoorzieningen.

De voor de bedrijfsvoering van de nutsbedrijven noodzakelijke "bouwsels" als gasdrukregelstations, transformatorruimten en rioolgemalen zijn in de binnenhoven gesitueerd, in samenhang met de

inrichting. In alle binnenhoven komt een transformatorruimte, in een aantal komen gasdrukregelruimtes en rioolgemalen. De rioolgemalen zijn van een ondergrondse uitvoering. De transformatorruimten zijn in het kader van een kunstopdracht specifiek voor het Java-eiland ontworpen.

6.2 Bodemverontreiniging

Gezien het gebruik van het Java-eiland in het verleden is onderzoek verricht naar mogelijke bodemverontreiniging. Naar aanleiding van het historisch onderzoek is er een indicatief en oriënterend chemisch bodemonderzoek voor heel Java-eiland uitgevoerd naar de verontreiniging en de omvang er van. De uitkomst hiervan is dat de vervuiling relatief gering is en dat er hoofdzakelijk sprake is van metaal-, PAK- (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) en olieverontreiniging van de bodem en metaal-, vluchtige aromaat- en naftaleen-verontreiniging van het grondwater. Door de Milieudienst zijn aan de hand hiervan enkele met olie of PAK verontreinigde locaties aangegeven die ontgraven worden. Twee met benzene of naftaleen verontreinigde grondwaterlocaties zullen gesaneerd worden. Onder het voormalige pand Eind van de Wereld is een huisbrand-olieverontreiniging geconstateerd. De diverse verontreinigde locaties zullen dusdanig aangepakt worden dat nadien de situatie op grond van milieuhygiënische en volksgezondheidsaspecten binnen de normen valt. Licht verontreinigde grond wordt, indien het voldoet aan de in Amsterdam hiervoor gehanteerde normen, op het eiland zelf of binnen het Oostelijk Havengebied hergebruikt. Ook grond die bij het realiseren van de diverse bouwprojecten wordt afgegraven en die hiervoor wat betreft samenstelling geschikt is zal worden hergebruikt, al dan niet na tijdelijke opslag en reiniging.

6.3 Hinder van bedrijfsvestigingen

Ten opzichte van enige jaren geleden is de situatie voor het Oostelijk Havengebied met betrekking tot hinder door bedrijfsvestigingen aanzienlijk veranderd. In de '70-er en '80-er jaren veroorzaakte een aantal binnen het Oostelijk Havengebied gelegen bedrijven geluid-, stof- en geurbelasting voor nabijgelegen (woon)gebieden. Nu, na de herstructurering van het gebied, zijn de meeste van deze bedrijven verdwenen en is het Oostelijk Havengebied zelf veranderd in een hinder-gevoelig gebied.

Voor het Java-eiland zijn wat dat betreft de bedrijfsrisico's van een in Amsterdam-Noord gelegen chemische fabriek, het vervoer van gevaarlijke stoffen via het IJ en het door bedrijven op het industriegebied Johan van Hasseltkanaal-Oost geproduceerde industrielawaai van belang.

6.3.1 Externe veiligheid

Menselijke activiteiten kunnen een bepaald risico met zich meebrengen. Het produceren, opslaan of vervoeren van gevaarlijke stoffen levert risico op voor de veiligheid van mensen of het milieu.

Voor de ruimtelijke ordening is vooral het risico buiten het bedrijf of de activiteit van belang. Dit wordt aangeduid met "externe veiligheid" en is een zoneerbaar milieu-effect.

6.3.2 Gevaarlijke stoffenvervoer

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water en de weg levert potentieel risico op voor de omgeving. Wat betreft het Java-eiland gaat het

om het IJ.

Risico's worden uitgedrukt in individueel risico en groepsrisico. Het toetsingskader voor het transport van gevaarlijke stoffen is in februari 1996 vastgesteld (Nota "risico-normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen" van de ministers van VROM en V&W). Hierin wordt voor het individueel risico als grenswaarde van 10^{-6} per jaar gehanteerd; de kans op overlijden mag door dit risico niet hoger zijn dan één op de miljoen per jaar. Binnen de 10^{-6} contour mag dus niet gebouwd worden.

Het groepsrisico geeft de omvang van een eventuele ramp aan. De dichtheid van de bebouwing en de afstand tot de gevaarlijke stoffenroute bepaalt de hoogte van het groepsrisico. Het dient als instrument bij de afweging van verschillende varianten zoals de routekeuze, de locatie en de alternatieven binnen een bouwplan. Tevens heeft het groepsrisico een signaleringsfunctie voor het bestuur wanneer het gaat om het voorkomen of in ieder geval het beperken van rampsituaties met behulp van veiligheidsmaatregelen.

Voor de vaarroute zijn de 10^{-6} contouren bepaald. De huidige 10^{-6} individuele risico-contour overschrijdt bij het Java-eiland nergens de oever. De toekomstige individuele risico-contour overschrijdt echter op de kop van het Java-eiland wel de oever.

N.a.v. de ligging van de toekomstige risico-contour is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden

om d.m.v. een actief veiligheidsbeheer de ligging van de risico-contour in de huidige situatie ook in de toekomst te handhaven. Uit dit onderzoek bleek dat het mogelijk is om met behulp van een combinatie van maatregelen de toekomstige risico-contour terug te dringen.

Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om een veiligheidsbeheerszone in te stellen, waarin ruimte gecreëerd wordt om de vaarweg actief te beheren. Deze zone geeft een minimaal benodigde ruimte aan, waarbinnen geen verblijfplaatsen mogen worden ingericht of in stand gehouden, geschikt voor een permanent gebruik van personen.

Het groepsrisico op het Java-eiland is voor de toekomstige situatie berekend. Het kan, indien de mogelijkheden aanwezig zijn, aanbeveling zijn het groepsrisico in te zetten als optimalisatie-instrument bij de afweging van verschillende varianten van woonbebouwing om zodoende te komen tot een bouwplan met een zo laag mogelijk groepsrisico.

6.3.3 Externe veiligheid bij bedrijven

De risiconormen voor inrichtingen hebben geen wettelijke status, doch worden wel als zodanig door het Rijk gehanteerd. Het maximaal toelaatbaar individueel risico bedraagt 10^{-6} per jaar voor nieuwe woonwijken en kantoorgebouwen met meer dan 50 werknemers.

Ten noorden van het Java-eiland aan de overkant van het IJ ligt het bedrijf AKZO. Vanwege de activiteiten is het bedrijf volgens het Besluit Ri-

sico Zware Ongevallen van de Wet Milieubeheer eens per 5 jaar verplicht een Extern Veiligheidsrapport (EVR) op te stellen, waarin de risicocontouren voor de omliggende gebieden aangegeven worden. Uit deze EVR-rapportage (14 juli 1992) blijkt dat de 10^{-6} individuele risicocontour op het bedrijfsterrein zelf ligt en dat wat betreft bedrijfsrisico's er geen bezwaar is tegen bebouwing op het Java-eiland.

6.3.4 Industrielawaai

Voor het industrieterrein Johan van Hasseltkanaal-oost is op 20 augustus 1986 door de Gemeenteraad de geluidszone voor het industrielawaai vastgesteld en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 7 april 1987.

Uit het zonebesluit blijkt dat het Java-eiland geheel binnen de 50 dB(A) zone ligt, maar buiten de 55 dB(A) grens. Deze grens bevindt zich juist ten noorden van de Sumatrakade. Dat het Java-eiland in het 55-50 dB(A) gebied ligt, houdt in dat er in ieder geval voor de woonbestemming ontheffing moet worden aangevraagd. Deze ontheffing is door B & W van Amsterdam reeds verleend tot een gevelbelasting vanwege het industrieterrein van maximaal 55 dB(A) voor de woonblokken, die reeds via anticipatie op dit bestemmingsplan tot stand komen. Voor de overige bebouwing is de ontheffing gekoppeld aan dit bestemmingsplan.

6.4 Verkeerslawaaï

De grenswaarde van $50 + 5$ dB(A) geluidsbelasting aan de woongevel voor verkeerslawaaï wordt bij de woningen langs de hoofdverkeersroute (noordkade) overschreden. Een ontheffingsprocedure is dus noodzakelijk. Ontheffing kan aangevraagd worden op grond van Artikel 2 lid 2 onder b ten 2e (door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermende functie gaan vervullen voor andere functies) en ten 5e (ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing). Voor reeds goedgekeurde bouwplannen is een hogere waarde vastgesteld.

Bij de woningen in het bestemmingsvlak aan de oostzijde van het Java-eiland zal zowel sprake zijn van wegverkeerslawaaï als van geluidhinder van de tram. De tram valt niet onder de Wet Geluidhinder en is daarmee geen belemmering voor woningbouw. Wel zal met aanvullend akoestisch onderzoek worden beoordeeld welke maatregelen voor het bouwplan nodig zijn om de geluidshinder als gevolg van de tram te minimaliseren.

6.5 Overige geluidshinder

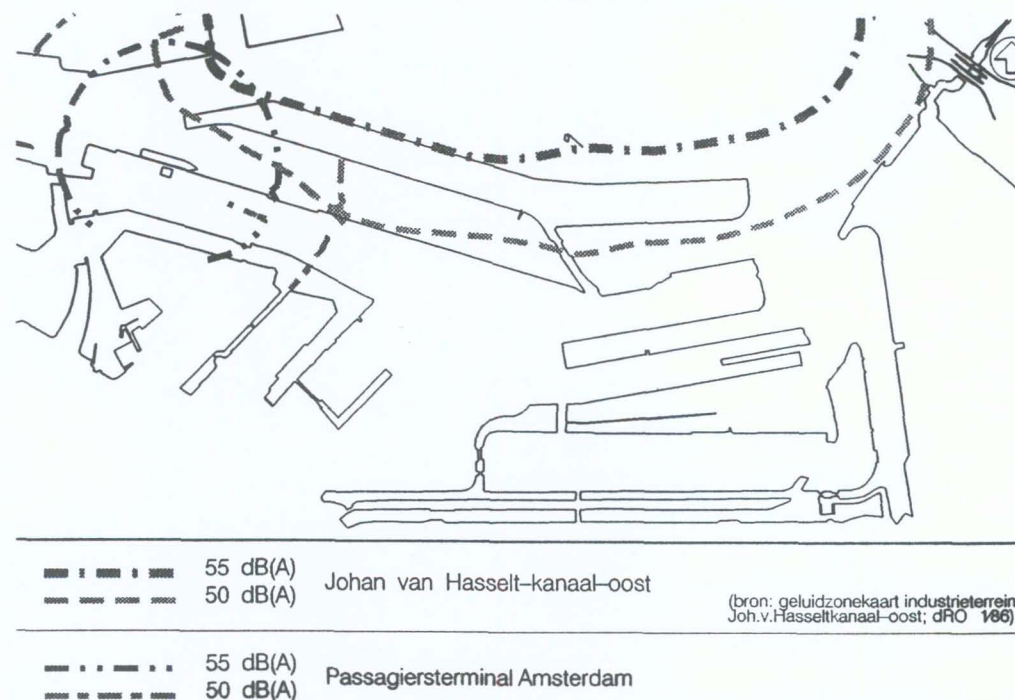
Aan de overzijde van het Java-eiland is aan de Oostelijke Handelskade de Passagiersterminal Amsterdam (PTA) gesitueerd. De aggregaten die nodig zijn voor de stroomvoorziening van de schepen produceren geluid. De Passagiersterminal is geen A-inrichting en valt daarom niet onder de

Wet Geluidhinder. Aan de PTA is in het kader van de Wet Milieubeheer een vergunning verleend. Een van de elementen daarvan is een akoestische ruimte, waarvan de etmaalwaarde een 55 dBA-lijn geeft die wel over de bestemming UGD op de kop van het Java-eiland ligt, maar niet over de grens van de woonbestemmingen (W1 en W2) op het eiland. De lijn is op onderstaande kaart aangegeven. De plannen van de PTA om in de toekomst naar een meer westelijk gelegen locatie in de IJ-haven te verhuizen, zijn vergoed. Met deze verhuizing zal ook de 55 dBA-lijn in westwaartse richting verschuiven (zie kaart).

Voor de kop van het Java-eiland wordt uitgegaan van de mogelijkheid van woningbouw. De voornoemde verschuiving van de 55 dBA-lijn zal de geluidsbelasting van woningbouw op een deel van de kop tot een acceptabel niveau reduceren. Voorzover dat niet het geval is, zal in de uitwerking van het bestemmingsplan worden aangegeven met welke maatregelen (situering woningbouw, eventueel afschermende bebouwing) de geluidsbelasting aan de gevel wordt gereduceerd.

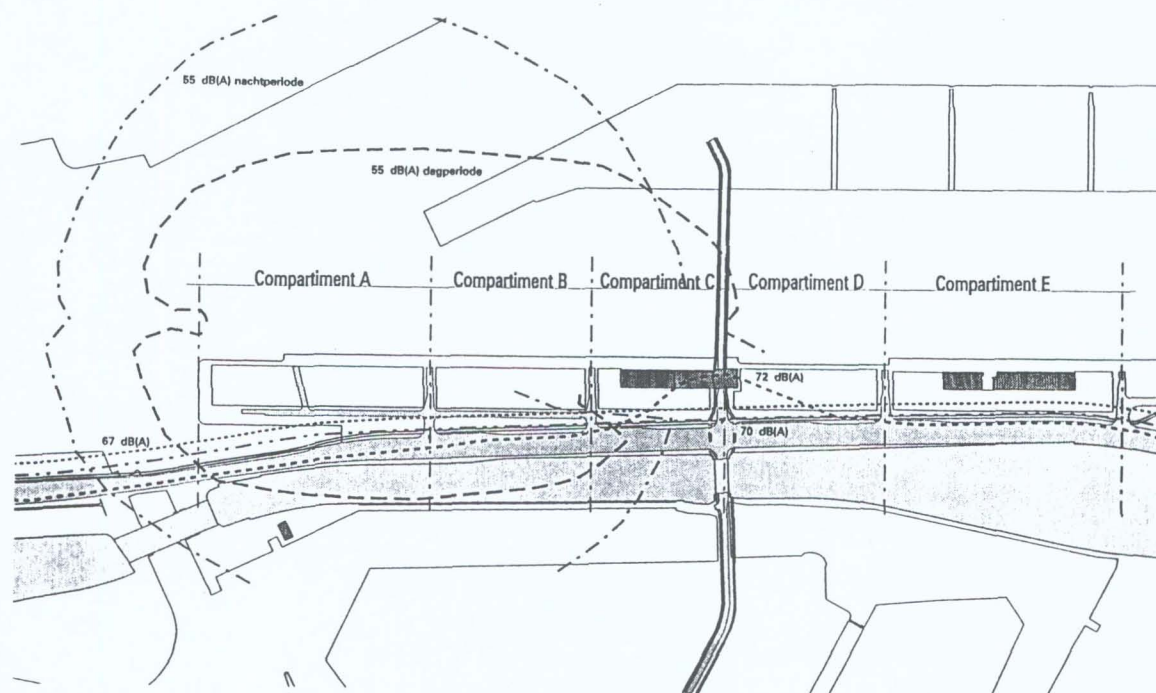
Bij uitwerking van de bestemming UGD wordt daarnaast uitgegaan van ligplaatsen voor de riviercruisevaart (RCV), die eveneens een ge-

55-dBA lijn in huidige situatie



luidsbelasting met zich meebrengt. In de uitwerking zal zonodig worden aangegeven met welke maatregelen woningbouw mogelijk wordt gemaakt.

55-dBA lijn na verhuizing IPTA



6.6 Milieu-bijdragen

De ontwikkeling van het Oostelijk Havengebied tot een woongebied past uitstekend in de "compacte stad gedachte". Hierbij worden nieuwe woongebieden dichtbij bestaande stadscentra of stedelijke gebieden gerealiseerd en ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram, tram en hoogfrequente buslijn). Het voordeel hiervan is dat de verschillende functies en voorzieningen elkaar beter ondersteunen, de beschikbare ruimte efficiënter benut wordt en dat het autogebruik wordt teruggedrongen. Ter bevordering van meer-
voudig ruimtegebruik is functiemenging op de begane grond en in de eerste laag daarboven toegestaan. Parkeren is ter bevordering van dubbel grondgebruik ondergebracht in kelders en of souterrains. Door grote aaneengesloten blokken te bouwen is getracht de windhinder te verminderen en op de binnenterreinen luwte te creëren. Ook het fietsverkeer krijgt een verbinding in de luwte van de binnenterreinen. In het boomplantschema zal beschutting aangebracht worden door aaneengesloten laanbeplanting langs de Sumatrakade.

Op het Java-eiland zal voor het eerst in het Oostelijk Havengebied gebruik gemaakt worden van warmtekrachtkoppeling. Bij deze methode worden warmte en energie die vrijkomen bij elektriciteitsproductie overgedragen aan water. Op het Java-eiland zullen hiertoe twee installaties worden geplaatst die het eiland van stroom én van warm water voorzien. Toepassing van dit systeem zal een gasbesparing opleveren van ca. 150m³ per

woning per jaar, bij een gemiddeld verbruik van 700m³ per jaar. Daarnaast draagt het ook bij aan de vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen.

Tijdens de realisering van de projecten zal bij de keuze en het gebruik van bouwmaterialen en -technieken in overleg met opdrachtgevers en andere betrokkenen een milieubewuste werkwijze worden nagestreefd. Voor de inrichting van de openbare ruimten is wat dit betreft bijvoorbeeld al gekozen voor het hergebruik van in het gebied aanwezige materialen.

Het inzamelen van huisvuil zal gescheiden plaats vinden. Door het eiland te voorzien van een dubbel gescheiden rioolstelsel wordt de gebiedsbelasting van het omringende water verminderd. Voor de geplande waterbouwkundige werken en steigers wordt zo weinig mogelijk hardhout gebruikt, en waar dit niet te vermijden is in ieder geval gecertificeerd hardhout.

7. UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1.1 Inspraak tijdens de planvorming

Vanaf het begin van de planvorming voor het Oostelijk Havengebied en het Java-eiland zijn bewoners en andere belanghebbenden hierbij betrokken. Uitgangspunt hierbij is dat er door samenwerking en overleg met een groot aantal betrokken partijen, na afwegingen en besluitvorming een groot draagvlak zal bestaan voor het uiteindelijke plan. Voor het Java-eiland zijn daartoe een aantal specifieke overleggen georganiseerd, die periodiek plaats vinden. De belangrijkste daarvan is het Ronde Tafel Overleg tussen opdrachtgevers, wijkcentrum/bewoners en gemeentelijke diensten. Daarnaast zijn er ook inspraak-/informatie bijeenkomsten voor alle belanghebbenden, en is er het reguliere overleg tussen de projectgroep en bepaalde organisaties (bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel, het wijkcentrum, schippersorganisaties). De ambtelijke projectgroep Oostelijk Havengebied organiseert de meeste van deze overlegvergaderingen.

In oktober 1991 is de eerste informatieavond gehouden. Op deze avond hebben opdrachtgevers, architecten en diverse gemeentelijke diensten de drie ontwerpen besproken die op basis van het door de dRO opgestelde SPvE door drie verschillende architecten zijn gemaakt. In overleg met de opdrachtgevers en het wijkcentrum Havens Oost is vervolgens een van deze plannen gekozen. In juli 1992, nog voor de vaststelling van het definitieve SPvE, heeft over dit plan, op initiatief van

het wijkcentrum en in samenwerking met de projectgroep, een symposium plaatsgevonden. Bewoners en genodigden konden hier vragen stellen aan, en discussiëren met, een gemengd panel over het uiteindelijke plan en de daaraan ten grondslag liggende gedachte.

Voorafgaand aan de vaststelling door B en W is in oktober 1992 vervolgens de inspraakavond over het definitieve SPvE georganiseerd. Het voornaamste bezwaar dat hier naar voren kwam betrof het overgangsgebied tussen Java- en KNSM-eiland. In het plan werd deze overgang vormgegeven door een zogenaamd 'Verbindingsblok'. De bezwaren richtten zich voornamelijk tegen het bouwblok in het algemeen en de situatie, het volume en de maat ervan. Als gevolg van deze bezwaren is besloten dit gebied buiten het SPvE 'Java-eiland' te houden en is er een nieuw SPvE voor het overgangsgebied gemaakt waarbij massa, situering en volume nader bestudeerd worden. Op 16 maart 1994 is dit SPvE vastgesteld door de gemeenteraad. Ook t.b.v. de keuze voor het uiteindelijke plan heeft uitvoerig maatschappelijk overleg plaatsgevonden. De bezwaren tegen het plan hebben uiteindelijk geleid tot een reductie van het vereiste aantal woningen van 300 tot 150 in het programma van eisen en circa 180 in het uiteindelijke plan.

Naast dit 'actieve' overleg heeft gedurende de planvorming voor het gehele OHG en vanaf de start van de ontwikkeling van het Java-eiland ook daarvoor, in het gemeentelijk informatie centrum

'Zuiderkerk' informatie ter inzage gelegen over de stand van zaken, de voortgang en de besluitvorming met betrekking tot het gebied. In de Zuiderkerk zijn verschillende maquettes van het Oostelijk Havengebied of deelgebieden daarvan tentoongesteld geweest. De talloze reacties die hieruit zijn voortgekomen zijn via het reguliere overleg bij de planontwikkeling betrokken.

7.1.2 Overleg ex art 10 Bro

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

- 1 Inspecteur Volkshuisvesting
- 2 Instituut Midden- en Kleinbedrijf
- 3 Rijksconsulent Economische Zaken Noord-Holland
- 4 Inspecteur Volksgezondheid
- 5 Ministerie van Defensie
- 6 Inspecteur Ruimtelijke Ordening
- 7 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
- 8 Provincie Noord-Holland
- 9 Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zeeburg
- 10 Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Noord
- 11 Amsterdamse Federatie van Woningbouwcorporaties
- 12 Directie Noord-Holland Rijkswaterstaat

De geadresseerden, hierboven genoemd onder de nrs 1, 2, 3, 9 en 11, hebben gedurende de daar-

voor gestelde periode (18 januari t/m 22 april 1996) niet gereageerd.

De geadresseerden, hierboven genoemd onder de nrs 4, 5, 6, 8 en 12, schriftelijk medegedeeld dat het concept-bestemmingsplan hen geen aanleiding heeft gegeven tot enig commentaar.

De opmerkingen van de geadresseerden, genoemd onder de nrs 7 en 10, worden hieronder, voorzien van een voorstel voor de reactie van Burgemeester en Wethouders, puntsgewijze weergegeven.

7. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam

opmerking:

Geadresseerde merkt op dat in het bestemmingsplan geen aandacht wordt besteed aan het parkeren ten behoeve van bedrijven. Het is geadresseerde dan ook niet duidelijk hoe aan de parkeerbehoefte van bedrijven tegemoet gekomen is. Geadresseerde spreekt zijn waardering uit voor de in het bestemmingsplan vastgelegde beleid ten aanzien van detailhandel.

Antwoord:

De opmerking van geadresseerde inzake het parkeren voor bedrijven is juist. In de Toelichting zal een passage hieraangaand worden opgenomen, waarvan de strekking is dat in het plangebied geen aparte parkeerplaatsen ten behoeve van bedrijven zullen worden gerealiseerd. Het parkeren ten behoeve van bedrijven dient plaats te vinden

op de bewonersparkeerplaatsen, welke overdag voor het overgrote deel leeg zullen zijn.

10. Dagelijks Bestuur stadsdeel Noord

opmerking:

Geadresseerde stelt voor om naar aanleiding van de haalbaarheidsstudie inzake een voet-/fietsbrug over het IJ met een aanlandingspunt op de kop van het Java-eiland in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan de toelichtingspassages die nometrent op te nemen en het aanlandingspunt op de plankaart aan te geven.

Antwoord:

Het voorstel van geadresseerde wordt overgenomen. Op de plankaart wordt een zone aangegeven waarbinnen een brug over het IJ is toegestaan.

7.1.3 *Inspraak*

Op 5 maart 1996 heeft er een inspraakavond plaatsgevonden over het bestemmingsplan Java-eiland. Naast de ambtelijke vertegenwoordiging waren circa 100 personen op de inspraakavond aanwezig. Tijdens de inspraakavond zijn het bestemmingsplan en de bestemmingsplanprocedure toegelicht. Hieronder volgt een resumé van het verslag van de inspraakavond Java-eiland.

De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Het bestemmingsplan en de bestemmingsplanprocedure worden toegelicht.

Vragen en reacties

- Opmerking: er valt nog weinig in te spreken, want alles ligt al vast en wordt uitgevoerd. Reactie:: dat is slechts voor een deel het geval en een gevolg van de gekozen artikel 19-procedure die is uitgelegd, maar geldt bijv. niet voor de bestemming (waar mogen winkels, horeca, etc.) en voor de kop van het Java-eiland, waarvoor de planvorming nog moet starten. Voor reeds ontwikkelde bebouwing geldt het bestemmingsplan als handhavingsinstrument.
- Vraag: hoe zit het precies met de woonschepen aan de zuidzijde van het Java-eiland. Reactie: per abuis is op de voorliggende kaart weergegeven dat aan de zuidkade wordt uitgegaan van bedrijfsschepen. In het bestemmingsplan zal worden uitgegaan van het vigerend beleid. Dat wil zeggen dat aan de zuidkade wordt uitgegaan van ligplaatsen voor woonschepen. Binnenkort worden voorstellen voor het watergebruik in het hele Oostelijk Havengebied aan het gemeentebestuur voorgelegd. Eén van de varianten gaat uit van bedrijfsschepen aan de zuidkade van het Java-eiland. Teneinde die variant planologisch juridisch mogelijk te maken, wordt in het bestemmingsplan een vrijstellingsbevoegdheid voor B&W opgenomen om binnenvaartschepen toe te laten. Datzelfde geldt voor een ligplaats voor een "sociaal cultureel schip". Het bestemmingsplan zal op genoemde punten

worden aangepast.

- Vraag: hoe zit het met de inspraak over de bouw op de kop van het Java-eiland?
Reactie: voor het Java-eiland is voor het Java-eiland een stedenbouwkundig plan gemaakt door Sjoerd Soeters dat door het gemeentebestuur is vastgesteld. Soeters heeft destijds ook een idee geleverd voor de invulling van de kop van het Java-eiland (een schijf van 8 lagen met daarop torentjes van nog eens acht lagen en een schuine, vijfde gracht). Dit plan is echter niet vastgesteld, omdat de overweging was dat de invulling van het gebied ruwweg ten westen van (de aanlanding van) de Java-brug nog wel even opengelaten kon worden. In het bestemmingsplan is nu ook opgenomen dat dit een nader uit te werken gebied is, waarbij er slechts enkele globale randvoorwaarden over maximale hoogte en bebouwingspercentage zijn opgenomen (bebouwing maximaal 16 lagen, bebouwingspercentage 10-75%, maximale bebouwing van 50.000m²). Er is nu gelegenheid om daar op te reageren.
In het bestemmingsplan is wel de procedure voor de Uitwerking van de kop van het Java-eiland exact omschreven. Onderdeel daarvan is dat er nog inspraak zal volgen over een Uitwerkingsplan.
- Opmerking: voorgesteld wordt de kop uit het bestemmingsplan te halen, want men kan nu niet instemmen met de genoemde randvoorwaarden..

Reactie: over het uit te werken deel zal op nieuw inspraak volgen. Op dit moment wordt alleen de procedure die daarbij zal worden gevolgd in het bestemmingsplan vastgelegd en enkele randvoorwaarden die bij de uitwerking niet mogen worden overschreden.

- De aanwezigen geven vervolgens te kennen in grote meerderheid bezwaren te hebben tegen de genoemde richtlijnen inzake de kop van het Java-eiland.

Reactie: concluderend kan gesteld worden dat aanwezigen over de kop van het Java-eiland n hun grote zorgen uitspreken over wat er daar gaat gebeuren en niet zonder meer willen instemmen met de randvoorwaarden die nu in het concept-bestemmingsplan zijn opgenomen over met name maximale hoogte en bebouwingspercentage, zonder dat nader overleg over uitgewerkte voorstellen heeft plaatsgevonden.

- Opmerking: is geen andere verdeling van winkels mogelijk, waarbij er ook op het Java-eiland enkele buurtwinkels worden toegestaan?

Reactie: in het verleden is de keuze gemaakt voor één winkelcentrum centraal gelegen in het gebied. Het is van belang dat dit winkelcentrum een goede start maakt, en bij de projectontwikkelaar en de 2 in het gebied aanwezige supermarkten zijn ook verwachtingen gewekt. Daarom is afgesproken dat voorlopig in de rest van het gebied geen losse winkelvestigingen worden toegestaan, hetgeen ook in

dit bestemmingsplan is opgenomen. De 2 supermarkten zullen bij de oplevering van het winkelcentrum verhuizen en zich in het winkelcentrum vestigen.

- Opmerkingen: bewoners zijn daar niet gelukkig mee, en ook bij hen zijn verwachtingen gewekt.

Reactie: geconcludeerd wordt dat er vanuit bewoners een sterk pleidooi wordt gehouden om verspreide (buurt)winkels toe te staan.

- Vraag: het plan van Diener dat is gekozen voor het Overgangsblok Langhaus en Hofhaus) gaat over de eerder bepaalde rooilijnen heen. Wat wordt nu aangehouden?

Reactie: op de kaart bij dit bestemmingsplan staan de rooilijnen voor het plan Diener opgenomen (Langhaus en Hofhaus) conform de uitslag van de prijsvraag.

- Vraag: wat is er precies voor horeca-bebouwing geprojecteerd op de noordkade?

Reactie: in bestemmingsplan staat opgenomen dat het gebouw maximaal 15 meter hoog mag zijn.

- Opmerking: dat is veel te hoog en het staat niet op de maquette.

Reactie: uitgangspunt bij dit gebouw is dat het niet hoger wordt dan de onderdorpel van het raam van de eerste woning boven de poort, zodat men uit deze woningen dus nog over het gebouw uit kan kijken naar het IJ. Afgesproken wordt dat de exacte hoogte zal worden nagegaan en dat het bestemmingsplan hiermee in overeenstemming wordt gebracht.

De reacties verwoord tijdens de inspraakavond worden door de ambtelijke vertegenwoordiging aan het eind van de avond als volgt samengevat:

- 1) er wordt in algemene zin ingestemd met het bestemmingsplan met uitzondering van de kop van het Java-eiland;
- 2) er wordt een sterkt pleidooi gehouden voor het toestaan van buurtwinkels;
- 3) er geldt een nuancering voor woonschepen aan de zuidzijde van het Java-eiland; afhankelijk van de besluitvorming over het watergebruik in het OHG is de mogelijkheid opgenomen (via een ontheffing van Burgemeester en Wethouders) hier ligplaatsen voor de binnenvaart toe te staan. Tevens is de ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor een ligplaats voor de boot van het Einde van de Wereld (sociaal/culturele bestemming);
- 4) Toegezegd is dat de exacte hoogte van het horeca-gebouwtje aan de noordkade wordt nagegaan.

De inspraakbijeenkomst wordt gesloten.

7.1.4. Verwerking reacties inspraak

Naar aanleiding van de reacties tijdens de inspraakavond zijn de randvoorwaarden voor de kop van het Java-eiland aangepast en exacter geformuleerd. Het meest noordoostelijk gelegen deel van de kop is bij het verkeersareaal gevoegd. Daarnaast is een zichtcorridor geïntroduceerd en is een onderscheid gemaakt tussen gebieden waar wel en gebieden waar geen hoogbouw is toegestaan. Voorts is de maximale hoeveelheid hoogbouw (maximaal 20 bouwlagen) beperkt.

Het tijdens de inspraakavond verwoorde verzoek om detailhandel op het Java-eiland vanaf het begin van oplevering toe te staan, is niet gehonoreerd.

Reden daarvoor is het risico dat een goede start van het winkelcentrum aan de IJ-haven of van bepaalde branches in dat winkelcentrum door het toestaan van detailhandel wordt bemoeilijkt. In het bestemmingsplan blijft de vrijstellingsbevoegdheid gehandhaafd om in de toekomst onder voorwaarden wel detailhandel op het Java-eiland toe te staan.

De bepalingen t.a.v. het watergebruik zijn gewijzigd conform het vigerende beleid: woonschepen aan de zuid- en binnenvaartschepen aan de noordkade. Voor de zuidkade geldt een vrijstellingsbevoegdheid voor het toestaan van ligplaatsen voor binnenvaartschepen.

Voorts is in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen, één ligplaats voor een 'sociaal cultu-

reel schip' toe te staan.

Naar aanleiding van de inspraakavond is de maximale bouwhoogte van het horeca-paviljoen aan de noordkade aangepast.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Het Java-eiland heeft een oppervlak van ongeveer 15,5 ha en is in het geheel eigendom van de gemeente. In onderhavig plan is het eiland na herstructurering voornamelijk bestemd tot woongebied. Hiertoe worden ongeveer 1500 woningen gerealiseerd, waarvan ca 20% in de zwaargesubsidieerde en 80 % in de licht- en ongesubsidieerde sector. Voor de niet woonfuncties is ongeveer 37.250 m² bruto vloer oppervlak (b.v.o.) gereserveerd. De hoeveelheid uit te geven grond ligt rond 48%. Met de bouwactiviteiten is in 1993 gestart en het laatste project zal naar verwachting voor 2000 opgeleverd worden.

Voor de zogenaamde 'kop' van het Java-eiland kan gezien de bijzondere marktpotentie een optimaal resultaat behaald worden.

De grondexploitatiebegroting is op 24 november 1992 door Burgemeester en wethouders, conform art. 8, lid 1, van de verordening op het Gemeentelijk Grondbedrijf vastgesteld. De grondexploitatie vertoont een tekort. Dit tekort wordt gedekt door in de jaarlijkse claim op het Stadsvernieuwingsfonds het Java-eiland te betrekken. Met de begrotingsvaststelling 1987 is besloten het Oostelijk Havengebied, inclusief het Java-eiland, onder de werkingssfeer van het Stadsvernieuwingsfonds te brengen. Het plan kan als financieel haalbaar worden beschouwd.

Het plan is opgenomen in de inventarisatie van functiewijzigingslocaties in de Vinex-periode waarvoor het Rijk in het kader van Belstato-plus - Derde Weg extra geld beschikbaar heeft gesteld.