
Toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Kop Oostelijke Handelskade.

1. Inleiding.

1.1. Plangebied.

De kop van de Oostelijke Handelskade wordt gevormd door het westelijke uiteinde van de Veemkade. De Oostelijke Handelskade ligt ten zuiden van het IJ, ten noorden van de Dijksgracht en de oostelijke eilanden, ten oosten van de Oosterdoksdoorgang en aan de westelijke rand van het oostelijk havengebied. De kop van de Oostelijke Handelskade markeert, samen met de kop van het Java-eiland, de entree naar de IJ-haven en de uitmonding van de Amstelvaarroute op het IJ.

De kwaliteiten van de verschillende watersferen en het unieke uitzicht vanaf de kop van de Oostelijke Handelskade op het IJ en op de binnenstad maken de kop tot een zo bijzondere plek.

1.2. Planologische context.

Op 14 juli 1994 is het bestemmingsplan IJ-oeveren door de Gemeenteraad vastgesteld (Gemeentebblad afd. 1, nr. 522). Gedeputeerde Staten heeft in februari 1995 hun goedkeuring verleend, met uitzondering van de kop van de Oostelijke Handelskade (S3), waarvoor een gedetailleerde bestemming was opgenomen. Aan deze bestemming is goedkeuring onthouden, gezien het ontbreken van een hoogbouweffectrapportage (HER). Daarnaast bevatte het onvoldoende milieugaranties voor de opgenomen woningen. Het gaat hierbij met name om milieu-effecten van de Amsterdam Passagiers Terminal (APT).

1.3. Masterplan.

De kop van de Oostelijke Handelskade maakt deel uit van het deelgebied Oostelijke Handelskade van de IJ-oeveren. Voor dit deelgebied is op 19 februari 1997 door de Gemeenteraad een stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) vastgesteld (Gemeentebblad afd. 1, nr. 87). Dit SPvE is voor de kop van de Oostelijke Handelskade nader uitgewerkt in een masterplan, dat in maart 1997 door het College van Burgemeester en Wethouders is vastgesteld. Het masterplan vormt de concrete basis voor het onderhavige bestemmingsplan.

1.4. Bestemmingsplan.

Voor het desbetreffende gebied Kop Oostelijke Handelskade is het concept-ontwerpbestemmingsplan opgesteld op basis van het SPvE Oostelijke Handelskade en het masterplan Kop Oostelijke Handelskade.

Belangrijkste doel van het plan is het juridisch-planologisch vastleggen van noodzakelijke voorwaarden voor de ontwikkeling van een hoogwaardig stedelijk milieu met gemengde functies. De toegestane bouwhoogte in het plangebied maakt een hoogbouweffectrapportage noodzakelijk (zie § 6.1).

Met het oog op de binnenkort in te dienen bouwaanvragen voor de gebouwen van APT en het Centrum Moderne Muziek/BIMhuis is in mei 1997 een voorbereidingsbesluit in procedure genomen.

In september 1997 zijn het zogenaamde art.-10-overleg en de inspraakprocedure opgestart.

2. Geschiedenis.

Het IJ-oevergebied ontleent zijn historische betekenis aan de haven- en transportfuncties die in de loop van eeuwen zijn ontwikkeld. De Oostelijke Handelskade was onderdeel van dit havengebied.

Het oudste deel van de Oostelijke Handelskade, de langs de Dijkgracht gelegen kade, is ontstaan tussen 1828 en 1833, toen er voor het Open Havenfront met sluisen voorziene afsluitdijken werden aangelegd. Hiermee werd voorkomen dat de binnen die dijken liggende havens zouden dichtslippen. De Oostelijke Handelskade is aangelegd als tegemoetkoming aan de tegenstanders van de IJ-locatie van het Centraal Station: door de aanleg van de spoorbaan via de Oosterdoksdiijk konden de in die dijk liggende sluisen niet meer door grote schepen worden gepasseerd. De opening van het Noordzeekanaal en de opkomst van de stoomvaart versterkten de behoefte aan een havenvoorziening aan diep water. De Oostelijke Handelskade is de eerste havenvoorziening aan diep water in Amsterdam.

Vanaf 1883 kwamen de voornaamste havengebouwen tot stand: op de kop het gemeentelijk Gebouw voor Algemeenen Dienst (gesloopt in 1975) en verder oostwaarts de door particuliere handelondernemingen gebouwde vemen van groot formaat (met gevels van soms meer dan 100 meter lengte), scheepvaartkantoren en havenloodsen.

De kade lag aanvankelijk niet tegen de Oosterdoksdiijk aan, maar werd door een langgerekte binnenhaven daarvan gescheiden. De binnenhaven liep oorspronkelijk door tot aan de Havencentrale, die het havengebied voorzag van waterkracht, maar is later vanaf het oosten uit in etappes gedempt in verband met de verbreding van de spoordijk en de Piet Heinkade. Het laatste deel is tussen 1967 en 1977 in land veranderd. De Zouthaven is hiervan een restant.

Vanaf 1989 valt een deel van de Oostelijke Handelskade in het gebied van het IJ-oeverproject. Dit betekent dat de ambities ten aanzien van dit gebied zijn veranderd.

3. Bestaande situatie.

De kop van de Oostelijke Handelskade wordt gevormd door het westelijke uiteinde van de langgerekte smalle Handelskade, met aan de noordzijde het IJ en aan de zuidzijde de Piet Heinkade.

De kop begrenst 675 meter kade aan de noordkant, 84 meter kade aan de westkant en 306 meter kade aan de zuidkant. De oostgrens volgt de openbare-wegverbinding tussen de Handelskade en de Piet Heinkade ter hoogte van de passagiersterminal, verder in het verlengde van de rooilijn van de nieuwbouw tot de voormalige ingang van de passagiersterminal en vandaar langs de kadeliijn tot aan het gebouw Willem de Zwijger.

Aan de zuidkant bevindt zich de Zouthaven.

Naast de passagiersterminal staan er momenteel nog enige keten in het gebied en er zijn verschillende aanlegplaatsen (Raderboot Kapitein Kok, Köln Düsseldorf) en diverse objecten, zoals een zoutmeter, een kraan en sculpturen, op het terrein. De huidige functies in het gebied omvatten de passagiersterminal, kleine bedrijven en kantoren, opslag en recreatie (historische en cruiseschepen, een kraan voor bungy jumping).

De totale oppervlakte van het bestemmingsplangebied, inclusief waterstrook, omvat 7,6 ha.

4. Toekomstige ontwikkeling.

4.1. IJ-oeveren.

In 1996 is de Nota Ankers in het IJ bestuurlijk door het College van Burgemeester en Wethouders goedgekeurd, waarmee de ontwikkeling van de IJ-oeveren in een nieuw perspectief is geplaatst. Het gaat nu om een geleidelijke "veroveringsstrategie" met verschillende speerpuntprojecten, oftewel ankers. Eén van deze ankers is de hoogwaardig stedelijke functie van de kop van de Oostelijke Handelskade. Dit anker heeft bovendien een belangrijke schakelfunctie tussen de binnenstad en het oostelijk havengebied.

4.2. Oostelijk havengebied.

De kop van de Oostelijke Handelskade ligt ten westen van het oostelijk havengebied. De Oostelijke Handelskade maakt echter deel uit van zowel het oostelijk havengebied als de zuidelijke IJ-oever.

Vanaf 1980 zijn er plannen ontwikkeld voor de herstructurering van het oostelijk havengebied.

Op 10 januari 1990 is de Nota van Uitgangspunten voor het oostelijk havengebied (Gemeentebld 1989, afd. 1, nr. 1593) vastgesteld. Hiermee is de ontwikkeling tot een dicht bebouwd stedelijk woongebied in gang gezet. De

aantrekkingskracht van dit gebied ligt in de combinatie van nabijheid van de binnenstad met de mogelijkheid van wonen aan of vlakbij het water.

In totaal worden ruim 8000 woningen gerealiseerd. De bestaande pierenstructuur blijft gehandhaafd. In de centraal gelegen Rietlanden komt een groen gebied als entree, waarin winkels, bedrijven, scholen en sociaal-culturele voorzieningen zijn gepland.

4.3. Verbinding met de binnenstad.

Het beleid ten aanzien van de zuidelijke IJ-oever gaat uit van het idee de verbinding tussen de binnenstad en het IJ te versterken. In die zin bevindt de kop zich op een ruimtelijk strategische plek (anker), tussen het oostelijk havengebied en de binnenstad. Naast het versterken van de locatie in functionele zin, met culturele en publieksfuncties, is een belangrijke doelstelling dat de fysieke verbinding met de binnenstad wordt verbeterd.

5. Beschrijving van het plan.

5.1. Stedenbouwkundige visie en ontwerp.

Kenmerkend voor de Oostelijke Handelskade is het contrast tussen water- en landzijde. De waterzijde is een aaneengesloten wand met pakhuizen langs de IJhaven. De landzijde is een reeks van sterk variërende gebouwen (objecten). De kop is als een "locomotief van de trein", een markant einde/begin, een opvallend punt van aankomst, met levendige publieksfuncties. De bebouwing van dit "anker" laat zien dat er iets bijzonders gebeurt. Een Centrum Moderne Muziek/BIMhuis met een doorzichtige publiekshal als "etalage". De APT met de grote schepen als zichtbare aanwezigheid van de haven. De hoogbouw van het hotel en kantoor als duidelijke herkenningspunten.

Belangrijke openbare ruimte wordt gevormd door het houten dek en de steiger aan de Zouthaven, de Veemkade en een voorplein op de strip.

De Zouthaven wordt in oostwaartse richting uitgebreid. Deze vergroting is bedoeld ter verhoging van de (gebruiks)kwaliteit van het openbare gebied; zowel het haventje zelf als de passage Oosterdoksdoorgang.

Het functionele profiel is stedelijke cultuur, toerisme en (nautische) economie. Uitgangspunt is een ruimtelijke scheiding van functies; aan de stadzijde publieksgericht en aan de waterzijde gericht op service en logistiek.

De locatie is verdeeld in drie dichtbebouwde kavels:

- cultuur/horeca;

- hotel/publieke functie;
- APT/kantoor.

De logistiek is gecompliceerd door de situering op het uiteinde van de kade, de intensieve bebouwing en het functioneel gevarieerde karakter van het programma.

De diverse soorten verkeer worden zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Over een denkbeeldige diagonaal van noordwest naar zuidoost wordt het gebied verdeeld in publieksgericht (cultuur) en servicegericht (douane, passagiersterminal, hotel). Zodoende wordt het zware verkeer, bussen en vrachtverkeer, rechtstreeks op de kade afgewikkeld. Het cultuurgebouw heeft een gegarandeerde ontsluiting via de voorrijweg.

5.2. Toelichting per kavel.

Elke kavel heeft een specifiek eigen architectonisch karakter. De situering van de bouwvolumes wordt ingepast in de principes van het SPvE Oostelijke Handelskade.

De ontwerprichtlijnen zijn gericht op de essenties ten aanzien van de situering en positionering van de functies, de bouwhoogten, de architectonische kenmerken, de openbare ruimte en de materialisering in globale zin.

De richtlijnen met betrekking tot de architectonische vormgeving van de gebouwen en de openbare ruimte zijn beschreven in het masterplan.

De in het masterplan aangegeven kavels, maximale bouwgrenzen, maximale bouwhoogten, rooilijnen en terreinhoogten zijn randvoorwaarden voor de projecten. De principe plattegronden en architectonische kenmerken zijn richtinggevend. Wijzigingen op onderdelen worden getoetst op de samenhang van het totaal.

Aan de planprincipes van het SPvE Oostelijke Handelskade wordt als ontwerprichtlijn een orthogonaal principe toegevoegd. De bouwvolumes of architectonische verbijzonderingen worden in principe georiënteerd op de lengterichting van de kade of juist dwars daarop. Schuin geplaatste volumes zijn niet toegestaan.

Het Centrum Moderne Muziek/BIMhuis vormt een beeldbepalende landmark. De Publiekshal; muziekzalen, repetitie- en kantoorruimten zijn duidelijk herkenbare onderdelen. De bouwhoogte is maximaal 35 meter.

Het hotelgebouw is gescheiden in een apart beddenhuis en een onderbouw met publiekgerichte functies; bijvoorbeeld lobby, horeca, vergader-, congres- en expositieruimten. De bouwhoogte is maximaal 65 meter. Het beddenhuis wordt deels een overbrugging van de weg.

Het kantoorgebouw manifesteert zich als een hoge, smalle wand, als markant eindpunt van de trein van pakhuizen aan de IJhaven. De bouwhoogte is maximaal 75 meter.

Het gebouw van de APT is groot en laag, met een in de lengterichting welvend dak. Er zijn diverse dakterrassen met prachtige uitzichten over de stad en het IJ. De bouwhoogte is maximaal 30 meter.

Langs het IJ is een 300 meter lange gangway voor de passagiers. Op deze manier is een scheiding van personen- en goederenstromen, nodig voor douane en veiligheid, gegarandeerd. Gedurende de ligperiode van een cruiseschip kan de Veemkade als zogenaamd douanegebied worden afgesloten en is dan dus niet openbaar toegankelijk (wél toegankelijk voor laden en lossen en nooddiensten).

5.3. Sociale veiligheid.

Het succes van de op als publiek domein is afhankelijk van een goede openbare ruimte.

De karakteristieke openbare ruimten zijn:

- de publieke hal;
- de Zouthaven met steigers voor rondvaartboten;
- de Oostelijke Handelskade met het voorplein;
- de Veemkade met de gangway;
- de voetgangersbrug over de Zouthaven vanaf het viaduct Oosterdoksdoorgang;
- verbinding onder de viaducten met het plein aan de Dijksgracht.

Met name de laatstgenoemde plek is kwetsbaar als het gaat om sociale veiligheid. Viaducten gaan gauw door als "enge plekken". Er zal dan ook extra aandacht nodig zijn om deze verbinding te optimaliseren. Een goede inrichting en verlichting zijn hierbij essentieel. De sociale controle kan worden verhoogd door effectieve functies onder, en in de omgeving van de viaducten te situeren.

5.4. Parkeren.

Voor het plangebied geldt een parkeernorm van één plaats per 250 m² bedrijfsvloeroppervlakte (de norm voor een A-locatie volgens rijksbeleid). Parkeren is volledig ondergronds georganiseerd.

De bussen halteren uitsluitend onder de APT aan circa 18 insteekhalten. Het parkeren van bussen is verplaatst naar het naastgelegen "compartiment" op de Oostelijke Handelskade.

De in- en uitrit van de (deels) openbare parkeergarages voor auto's zijn gesitueerd vóór de APT, aan de voorrijweg. Voor het autoparkeren zijn onder de APT twee kelderverdiepingen nodig. Het openbare parkeren is gesitueerd op de

eerste kelderverdieping onder alle kavels (gedeeltelijk onder het Muziekcentrum/BIMhuis).

Voor alle functies komen inpandige fietsenstallingen, waarvan één grote met circa 500 parkeerplaatsen. Tevens is van belang dat het stallen van fietsen in de openbare ruimte op adequate wijze wordt georganiseerd.

5.5. *Publieksstromen.*

De verschillende functies in het gebied zorgen voor veel beweging van een gevarieerd publiek. De belangrijkste publieksstromen zijn gerelateerd aan het cultuurgebouw, de passagiersterminal en de haven voor rondvaartboten.

Het logistieke concept gaat uit van een scheiding van servicegericht (noordzijde) en publieksgericht (zuidzijde). De voorrijweg als ingang voor toeleverend verkeer ten behoeve van het cultuurgebouw vormt een uitzondering op dit principe. De eerste kelderverdieping heeft voldoende hoogte voor de toegang van serviceverkeer/bestelwagens.

Als extra ontsluiting van de kop komt er een voetgangersbrug over de Zouthaven vanaf de tramhalte. De verwachte bezoekersaantallen van de verschillende functies en de spreiding over het jaar zijn complementair.

Passagiers van de cruiseschepen worden gescheiden van het laden en lossen op de kade met een zogenaamde Concourse op 8,50 meter + NAP. De vertrekhallen van de APT verbinden de Concourse, de binnenstraat aan de voorzijde en de voetgangersbrug bij de Zouthaven.

Passagiers van de rondvaart lopen rechtstreeks richting entree van de APT, zodat de kade vóór het cultuurgebouw ruimte houdt voor terrasgebruik en muziek-/waterevenementen.

De rondvaartsteiger is onderdeel van de route voor langzaam verkeer onder de viaducten door naar de Dijksgracht.

5.6. *Verkeer.*

De ontsluiting van het gebied vindt plaats via de IJweg (Piet Heinkade). Ter hoogte van de APT is een aftakking van de dwarsweg en ter hoogte van het cultuurgebouw komt een voetgangersbrug. Vanwege de veiligheid is een gescheiden toegangsweg naar de kade vereist voor het langzame verkeer. In het verlengde van de voetgangersbrug is aan de zuidzijde langs het spoortalud de halte van de tram naar IJburg gepland. De keerlus van de Circletram wordt ingepast in het naastgelegen compartiment op de Oostelijke Handelskade.

Aan de zuidzijde van de kavels is een voorrijweg, onder andere voor het afzetten en ophalen, voor taxi's en voor licht serviceverkeer. Het laden en lossen voor het hotel vindt, via de kavel van APT, plaats op eigen kavel. De keerlus voor de bussen bevindt zich op het kavel van het hotel.

Voor langzaam verkeer zijn er twee logische routes. Via het voorplein, de voetgangersbrug en de IJweg en via de rondvaartsteiger onder het viaduct door naar het Oosterdok.

5.7. Watergebruik.

Passagiersschepen meren aan in de IJhaven.

In de Zouthaven is aan de zuidzijde een langssteiger met insteekplaatsen voor 10 tot 15 rondvaartboten gesitueerd. De vaarbewegingen voor de rondvaartboten zijn op deze manier optimaal en de haven is dan voor meervoudig gebruik geschikt (watertaxi, tall ship).

6. Technische aspecten en milieu.

6.1. Effecten van hoogbouw.

De bebouwing van de kop komt ruim boven de 30 meter en voor meer dan 50% boven de bebouwing in de naaste omgeving, grenzen die in het bestemmingsplan IJ-oeveren zijn vastgesteld voor het maken van een hoogbouweffectrapportage (HER). De desbetreffende HER bestaat uit:

- een windhinderonderzoek;
- een bezonningsstudie;
- een onderzoek naar de functionele gevolgen (vliegroutes en PTT-straalverbindingstrajecten);
- een onderzoek naar de stedenbouwkundige gevolgen van de voorgestelde bebouwing op de (directe) omgeving.

Uit het onderzoek blijkt dat het verwachte windklimaat maatregelen vereist om aan de criteria ten aanzien van hinder te voldoen. De gebieden rond de entree van het hotel en de passage onder de kantoortoren zouden overkapt moeten worden om een aanvaardbaar windklimaat te realiseren. De situatie op de kade kan worden verbeterd door een overkapping van de gehele kade achter de kop of door het verbreden van de kade met steigers.

Door de oriëntatie van de bebouwing heeft de hoogbouw niet of nauwelijks gevolgen voor de bezonning van de omliggende bebouwing of openbare ruimte. Ook de gebouwen op de kop zelf zullen goed bezond zijn.

De geplande hoogbouw heeft geen gevolgen voor vliegroutes of PTT-straalverbindingspaden.

Wat betreft de stedenbouwkundige gevolgen op de directe omgeving is de hoogbouw zowel onderdeel van de stedenbouwkundige compositie als een van de "ankers" aan het IJ.

6.2. Milieubijdrage.

De ontwikkeling van de kop van de Oostelijke Handelskade past goed in het concept van de compacte stad. Dit concept gaat uit van hoge bebouwingsdichtheid, gecombineerd met ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer en goede langzaam-verkeerroutes. De kop wordt ontsloten door de IJtram, rondvaart, (water)taxi en eventueel de Circletram.

In het SPvE Oostelijke Handelskade is voorgesteld, op de zuidelijke IJ-oever duurzaam gebouwde utiliteitsbouw te realiseren. In juni 1998 is de Gids Duurzame Utiliteitsbouw Amsterdam 1998 door het College van Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

Alle geplande functies vallen onder de Wet milieubeheer. Het hotel ligt in de nabijheid van de aanlegplaats voor cruiseschepen. Het laagfrequent geluid van de generatoren kan het verblijfsgenot van de hotelgasten aantasten.

Samen met de bedrijven zal de Milieudienst specifiek kijken naar de toepassing van:

- afvalpreventie en -beheer;
- vervoersmanagement personeel en bezoekers; bijvoorbeeld een autoverhuurbedrijf met call-a-car-voorzieningen;
- energiebesparing, bijvoorbeeld zonne-energiesystemen op dak- en gevelpartijen;
- waterbesparing;
- beperking hinder.

De inrichting van de openbare ruimte wordt getoetst op de Milieuvoorkeurslijst materiaalgebruik openbare ruimte Amsterdam 1997.

6.3. Kabels en leidingen.

Binnen het plangebied, voornamelijk binnen het profiel van de Piet Heinkade, liggen belangrijke zogenaamde doorgaande tracés van de nutsbedrijven. Deze tracés zijn ter voorziening van een groter gebied dan het plangebied alleen of ten behoeve van interlokale verbindingen.

Tevens liggen er de kabels en leidingen, behorende tot de distributienetten van de nutsbedrijven, ter voorziening van de bebouwing (huisaansluitingen).

In verband met de bestemmingswijziging van het gebied zullen doorgaande routes wat betreft het tracé moeten worden aangepast aan de nieuwe situatie. Complex hierbij is dat voor de doorgaande routes vervangende tracés ingenomen moeten zijn, alvorens bestaande tracés kunnen worden verlaten. Hier toe is in overleg met de betrokken diensten en bedrijven een kabel- en leidingstrook van 13,50 m ten zuiden van de bebouwing in de planuitwerking

opgenomen. In deze strook, die in westelijke richting de Oosterdoksdoorgang kruist, worden ook leidingen en kabels getraceerd ter voorziening van Stations-eiland. De daarvoor benodigde zinkerverbindingen moeten over de IJ-tunnel worden gelegd. In overleg met de tunnelbeheerder wordt daarvoor een oplossing gezocht.

Bij de herinrichting wordt uitgegaan van de aanleg van een nieuw distributienet ten behoeve van de nieuw te stichten bebouwing. Bij de vervanging van de distributienetten is van belang dat de in het gebied te handhaven bebouwing e.d. aangesloten moet kunnen blijven.

Benodigde voorzieningen (transformatoren e.d.) worden zoveel mogelijk in pandig gerealiseerd.

6.4. Bodemverontreiniging.

De bovenlaag van de bodem bestaat uit een zandlichaam van circa 7 meter, eind vorige eeuw aangebracht ten behoeve van de aanleg van de Oostelijke Handelskade.

In het kader van de IJ-oeverplannen is in 1989 een uitgebreid historisch onderzoek uitgevoerd. Hierin zijn locaties aangegeven waar op basis van het bodemgebruik tot dan toe bodemverontreiniging mag worden verwacht. Vervolgens zijn in 1989 en 1990 bodemonderzoeken uitgevoerd op zowel de kop van de Oostelijke Handelskade als in de rest van het gebied tot aan de Parallelweg ("Oostelijke Handelskade-west"). Binnen het onderzoeksgebied Oostelijke Handelskade-west zijn in 1992 en 1994 nog enkele verontreinigingen nader onderzocht.

Uit de onderzoeken komt naar voren dat de bodem voor het grootste deel bestaat uit niet of nauwelijks verontreinigd ophoogmateriaal (voornamelijk zand). De aangetoonde verontreinigingen betreffen voornamelijk diffuse verontreinigingen met zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's; teerachtige stoffen) in de toplaag. Deze verontreinigingen hangen vaak samen met het voorkomen van puin, sintels en/of kooldeeltjes in de grond.

De verontreinigingssituatie van het plangebied is in kaart gebracht. Binnen het plangebied zijn geen duidelijk te onderscheiden gevallen van bodemverontreiniging aangetroffen.

De nu bekende verontreinigingen leveren bij het huidige gebruik van het terrein geen problemen op. Ten behoeve van de toekomstige bestemming en inrichting van het gebied zullen naar verwachting slechts in beperkte mate "saneringsmaatregelen" (afvoer vrijkomende verontreinigde grond) moeten worden getroffen.

6.5. Externe veiligheid.

Wat betreft externe veiligheid gaat het om voorkomen van risico's van productie, opslag en/of vervoer van gevaarlijke stoffen voor mens en milieu. Voor de kop van de Oostelijke Handelskade betreft het uitsluitend het vervoer over water; het Binnen-IJ.

Risico's worden uitgedrukt in individueel risico en groepsrisico.

Het individueel risico (IR) geeft de kans op een dodelijk ongeval aan. De grenswaarde is bepaald op 10^{-6} per jaar; dat wil zeggen: de kans op overlijden door dit risico is maximaal één op de miljoen per jaar. Binnen de 10^{-6} -contour mag alleen bij hoge uitzondering met toestemming van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer worden gebouwd.

Het groepsrisico (GR) geeft de omvang van een eventuele ramp aan. De toetsingswaarde wordt bepaald per kilometer route: voor tien slachtoffers moet de kans kleiner zijn dan 10^{-4} per jaar en voor 100 slachtoffers 10^{-6} . Ook zijn er indicatieve afstanden tot potentieel gevoelige bestemmingen vastgelegd. Binnen deze lijnen is het mogelijk dat ruimtelijke beperkingen op grond van externe veiligheid worden opgelegd.

De indicatieve afstand ligt voor het IR in geval van een vaarweg voor de binnenvaart op 50 meter uit de rand van de vaarweg en voor de zeevaart op 200 meter. Indien binnen deze zone sprake is van gevoelige bestemmingen, kan het bepalen van de actuele ligging van de 10^{-6} -contour inzicht bieden in de bebouwingsmogelijkheden.

Het aandachtsgebied tussen varen en wonen op basis van het GR bedraagt 200 meter.

Voor het Binnen-IJ zijn in het kader van het proefproject Veiligheid Vervoer over Water in 1992 de 10^{-6} -contouren bepaald. De toekomstige IR-contour overschrijdt op enkele punten de oever, echter niet bij de kop van de Oostelijke Handelskade.

Bij de berekening van het GR is in de studie uitgegaan van de nieuwbouwplannen langs het IJ, zoals vermeld in de nota van uitgangspunten Amsterdam naar het IJ. Het hoogst berekende GR langs het IJ ligt rond de toegang tot het Westerdok.

Naar aanleiding van de ligging van de toekomstige risicocontour is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om door middel van een actief veiligheidsbeheer de ligging van de risicocontour in de huidige situatie ook in de toekomst te handhaven of zelfs nog terug te brengen. Dit blijkt mogelijk met behulp van een combinatie van maatregelen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft inmiddels een aantal maatregelen uitgevoerd die het IR verlaagd hebben, zoals de aanpassing van de vaarwegmarkering, het opheffen van kruisingen van vaarwegen, het creëren van een

parallelweg voor de pleziervaart en radardekking. In de toekomst zal verdere risicoreductie worden bewerkstelligd. Voorgesteld is, een veiligheidsbeheerszone in te stellen.

Waarschijnlijk zal het risico voor bewoners dus eerder afnemen dan toenemen. Bij grote verschuivingen in de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen en bij grote wijzigingen in de bouwplannen ten opzichte van de nota van uitgangspunten Amsterdam naar het IJ zullen nieuwe berekeningen noodzakelijk zijn.

6.6. Geluidshinder.

Volgens de Wet geluidshinder (Wgh) worden woningen, onderwijs- en medische voorzieningen beschouwd als geluidsgevoelige bebouwing.

De bebouwing van de kop van de Oostelijke Handelskade zal bestaan uit de passagiersterminal, een cultuurgebouw, hotel en kantoor. Deze bestemmingen vallen niet onder geluidsgevoelige bebouwing en de Wgh heeft dus geen gevolgen voor het plan.

De APT is een bedrijf waar in de zomermaanden grote cruiseschepen afmeren. De generatoren van deze schepen produceren geluid, waardoor de APT een vergunningplichtig bedrijf is in het kader van de Wet milieubeheer. Voor dergelijke bedrijven in een woonwijk in de stad gelden volgens de circulaire Industrielawaai de streefwaarden van 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) 's avonds en 40 dB(A) 's nachts. Overschrijding van dit niveau kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces tot een geluidsniveau van 60 dB(A) etmaalwaarde. Dit betekent dat het geluid van de APT beperkingen kan opleveren voor de realisering van woningen in de omgeving. Dit is echter niet van toepassing voor het onderhavige plangebied. Er zijn geen bestaande woningen binnen de APT-milieucontour.

7. Uitvoerbaarheid.

7.1. Financiële haalbaarheid.

Het aantal geplande m² bedrijfsploeroppervlakte (bvo) bedraagt 64.000 – 76.000, afhankelijk van de uitwerking.

In totaal worden de grondexploitatiekosten geraamd op 21,1 miljoen gulden (inclusief btw/overhead). Een belangrijk deel daarvan is bestemd voor de uitbreiding van de Zouthaven; 9,5 miljoen gulden. De opbrengsten worden geraamd op 37,9 miljoen gulden bij een volume van 64.000 m² bvo en 46,8 miljoen gulden bij 76.000 m² bvo. Met name bij de realisering van commerciële functies is echter sprake van marktrisico's die gevolgen kunnen hebben voor de opbrengsten. Bij de berekening van de saldi is daarom uitgegaan van verschillende scenario's:

-
- in het gunstige scenario, snelle realisatie van het complete programma, is het saldo circa 21,5 miljoen gulden;
 - in het ongunstige scenario, late realisatie van het minimale programma, is het saldo circa 5,9 miljoen gulden negatief.

De belangrijkste kostenrisico's voor de grondexploitatie zijn de herstelkosten van de kademuren, de kosten van de uitbreiding van de Zouthaven en de inrichting van het voorplein. Deze kosten zijn nu nog zeer globaal geraamd.

7.2. Beheer en exploitatie.

Er is een beheerplan nodig voor het hele gebied, vooral omdat het gebruik intensief zal zijn en er veel verschillende gebruikers zijn. In verband met het vereiste douaneregime worden voor de kade specifieke beheerafspraken gemaakt.

Voor de parkeergarage, laad- en losruimten onder het hotel, het terras aan de voorzijde en de publieke hal wordt nader onderzoek naar de exploitatiekosten verricht.

7.3. Inspraak.

Het bestemmingsplan Kop Oostelijke Handelskade is de juridisch-planologische vertaling van het masterplan Kop Oostelijke Handelskade. Het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE), de basis van het masterplan, is ontwikkeld door de gemeentelijke projectgroep Zuidelijke IJ-oever. Overleg heeft plaatsgevonden met de Klankbordgroep Oostelijke Handelskade. Tevens is het SPvE ter advisering voorgelegd aan de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling, de Amsterdamse Raad voor de Monumentenzorg en het stadsdeel Zeeburg. In juni 1996 is een inspraakavond georganiseerd voor bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden.

Het SPvE werd ondersteund wat betreft de geplande functies op de kop van de Oostelijke Handelskade.

In november 1997 is het conceptbestemmingsplan op een inspraakavond gepresenteerd. Er werden met name informatieve vragen gesteld en beantwoord.

7.4. Art.-10-overleg.

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

1. de provincie Noord-Holland;
2. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;

3. het Ministerie van Defensie, directie Noord-Holland;
4. de inspecteur voor de Volkshuisvesting;
5. de inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening;
6. de inspecteur voor de Volksgezondheid;
7. het Ministerie van Economische Zaken, consulent Noord-Holland;
8. Contact Milieubescherming Noord-Holland;
9. de Amsterdamse Federatie van Woningbouwcorporaties;
10. het Regionaal orgaan Amsterdam;
11. de Rijksluchtvaartdienst;
12. de Amsterdamse Industrievereniging;
13. het Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer.

De reactietermijn liep van 16 oktober 1997 tot 1 januari 1998.

De geadresseerden, hiervoren vermeld onder de nrs. 3 en 10, hebben schriftelijk medegedeeld dat het conceptbestemmingsplan hen geen aanleiding heeft gegeven tot commentaar. Van de geadresseerden nrs. 4, 6, 8, 9, 11 en 12, is geen reactie ontvangen. De op- en aanmerkingen van de geadresseerden, vermeld onder de nrs. 1, 2, 5, 7 en 13, zullen hierna, vergezeld van de beantwoording door Burgemeester en Wethouders, puntsgewijs worden weergegeven.

1. Provincie Noord-Holland.

Opmerking 1.

Geadresseerde mist in de toelichting een uitwerking van de hoogte-effectrapportage, met name wat betreft de effecten op de oude stad (zichtlijnen). Voorts kan geadresseerde niet beoordelen in hoeverre bestaande functies gehandhaafd kunnen blijven.

Antwoord 1.

In de toelichting zal de gevraagde uitwerking van de hoogte-effectrapportage worden opgenomen. Met betrekking tot de vraag in hoeverre bestaande functies gehandhaafd kunnen blijven, merken Burgemeester en Wethouders op dat die aan de Veerkade (onder andere Kapitein Kok) gehandhaafd kunnen blijven. Dat geldt niet voor de bestaande functies aan de Zouthaven, waarvoor overigens tijdelijke huurcontracten waren afgesloten. Voor het thans op de kop gevestigde "Rijn cruise" wordt *buiten het plangebied* een andere locatie gezocht.

Opmerking 2.

Geadresseerde vraagt, of het plan voorziet in een voetgangersverbinding over de Zouthaven. Voorts vraagt zij, of de aanduidingen van de toegelaten catego-

rieën schepen conform het bestemmingsplan IJ-oever wenselijk zijn, of de uitbreiding van de Zouthaven voldoende is geregeld en of een definitie van cruiseschip noodzakelijk is. Ten slotte mist geadresseerde in de toelichting kaartjes van de milieucontouren en vraagt, of er sprake is van bestaande woningen binnen de PTA-contour.

Antwoord 2.

In art. 7, lid 3, van de voorschriften wordt de mogelijkheid geboden, over de Zouthaven een voetgangersverbinding te realiseren. De definities van de onderscheidene schepen zijn op verzoek en naar aanleiding van suggesties van de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) en het Gemeentelijk Havenbedrijf totstandgekomen.

Met betrekking tot de uitbreiding van de Zouthaven was in art. 6, lid 4, van het conceptbestemmingsplan bepaald dat 15% van de openbare ruimte, aansluitend aan de Zouthaven, mag worden aangelegd als water. Aangezien de plannen met betrekking tot de uitbreiding van de Zouthaven inmiddels meer concreet zijn geworden, zal in het ontwerpbestemmingsplan de uitbreiding vorm worden gegeven door vergroting van het bestemmingsvlak ten behoeve van de bestemming Water.

Een definitie van "cruiseschip" achten Burgemeester en Wethouders niet nodig omdat het bestemmingsplan reeds een omschrijving van "passagiersschip" kent. De kaartjes van de geluidcontouren zijn inmiddels aan de toelichting toegevoegd; zij zijn bij de voordrachten overgelegd. Er zijn geen bestaande woningen binnen de PTA-contour.

2. *Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam.*

Opmerking 1.

Geadresseerde verzoekt rekenschap te geven van de adviezen van de Werkgroep Touringcar en in het bestemmingsplan de maat en vormgeving van de toekomstige Zouthaven aan te passen aan de wensen van de rondvaartbranche, voorzover art. 6, lid 4, van de planvoorschriften daartoe onvoldoende oplossing biedt.

Antwoord 1.

In de eerste plaats merken Burgemeester en Wethouders op dat art. 6, lid 4, van de voorschriften is komen te vervallen (zie ook hiervoren de beantwoording van de reactie van geadresseerde nr. 1) en dat in plaats daarvan het bestemmingsvlak ten behoeve van de Zouthaven aanmerkelijk is vergroot ten koste van de bestemming openbare ruimte.

De Zouthaven is vergroot tot aan de scheiding tussen de kavels Hotel en APT, waarmee de ruimte voor aanmeermogelijkheden is uitgebreid. Tevens is thans sprake van een langssteiger, waardoor de flexibiliteit in aanmeermogelijkheden is vergroot: dubbel aanleggen is mogelijk.

Opmerking 2.

Geadresseerde plaatst, gegeven het feit dat de openbare ruimte aan de zuidkant van het gebouwencomplex op piekmomenten druk bevolkt is, een vraagteken bij de gedachte locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage. Het drukke voetgangersverkeer dient op een onlogisch punt te kruisen met het autoverkeer. Geadresseerde verzoekt in de toelichting aandacht aan dit punt te geven. Een oplossingsrichting zou kunnen zijn om een overdekte brug aan te leggen tussen de APT en de Zouthaven. Het conceptbestemmingsplan laat deze optie op dit moment niet toe.

Antwoord 2.

De in- en uitgang van de parkeergarage is inmiddels verplaatst in westwaartse richting, waardoor er voldoende ruimte is voor voetgangersverkeer van de APT naar de steiger (een strook van ruim 100 meter breed tussen de in- en uitgang en het begin van de strip).

Opmerking 3.

Het bestemmingsplan kent een parkeernorm voor de kantoorbestemming van één plaats op 250 m², maar laat het gebouwd parkeren voor de overige functies onbesproken. Geadresseerde neemt met instemming kennis van het feit, dat het plan geen beperking oplegt aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen ten behoeve van het cultuurgebouw en het hotel.

Antwoord 3.

Beleid is dat publieksaantrekkende functies, zoals in dit geval, dienen te worden gevestigd op een A-locatie. In het locatiebeleid zijn echter slechts parkeernormen vastgesteld voor kantoren. Dientengevolge gelden voor het cultuurgebouw en het hotel geen normen. Wel is een schatting gemaakt van de parkeerbehoefte. Verder wordt uitgegaan van een openbare parkeergarage met 300 parkeerplaatsen.

5. *Inspecteur Ruimtelijke Ordening.*

Opmerking.

Geadresseerde verzoekt, behalve voor de kantoren, ook voor de voorzieningen (waaronder een cultureel centrum) een parkeernorm op te nemen. Daarnaast merkt geadresseerde op, dat in de openbare garage een systeem van betaald parkeren zal worden gehanteerd.

Antwoord.

Zie antwoord 3 bij geadresseerde nr. 2.

7. *Ministerie van Economische Zaken, consulent Noord-Holland.*

Opmerking.

Geadresseerde is niet duidelijk, hoe de totale parkeerbehoefte is berekend voor alle functies tezamen en hoe hieraan wordt tegemoetgekomen en acht het een goede zaak dat het bestemmingsplan ruimte biedt voor de parkeerbehoefte van touringcars.

Antwoord.

Binnen het plangebied zullen geen parkeerplaatsen voor touringcars worden gerealiseerd, doch uitsluitend halteplaatsen. De parkeerplaatsen voor touringcars zijn verplaatst naar het direct ten oosten van het plangebied gelegen terrein.

De totale parkeerbehoefte is gebaseerd op het Masterplan: 500 parkeerplaatsen in totaal. Voor de berekening van de parkeerbehoefte voor culturele voorzieningen is gebruikgemaakt van kencijfers uit het landelijk handboek Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen en van ervaringscijfers van Amstel III en de binnenstad. Voor de kantoren geldt de parkeernorm voor A-locaties van 1 : 250 m².

13. *Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer.*

Opmerking 1.

Geadresseerde merkt op, dat op de kaart (ter plaatse van de Zouthaven) de bestemmingsaanduiding "Vw" ontbreekt.

Antwoord 1.

Deze opmerking is correct. De desbetreffende aanduiding zal op de kaart worden aangebracht.

Opmerking 2.

Geadresseerde wijst erop, dat in verband met een zowel voor water- als voor walgebruikers verantwoorde afmeersituatie de onderdoorgang aan de waterkant niet op een hoogte mag komen die lager is dan 150 m + NAP, terwijl de breedte 2,5 m zal moeten zijn over een lengte van maximaal 50 meter.

Antwoord 2.

In de huidige planvorming rondom de Javabrug zijn afspraken vastgelegd met betrekking tot de hoogte van de onderdoorgang. De hier genoemde eis van minimale hoogte van 1,50 + NAP is hiermee strijdig. Uit telefonisch overleg is inmiddels gebleken dat voormelde opmerking niet geldt voor het gedeelte van de kade dat dient te worden verlaagd voor de aanlanding van de Javabrug.

Opmerking 3.

In de toelichting wordt in paragraaf 5.7 het watergebruik beperkt tot cruiseschepen. Geadresseerde wijst erop, dat ook andere zee- en binnenvaartschepen zullen afmeren. Inzake de insteekplaatsen voor de rondvaart wordt opgemerkt dat, nautisch gezien, de voorkeur uitgaat naar langszij-afmeermogelijkheden met een hoogte van ten minste 0,60 m + NAP zonder aparte steigertjes. In verband daarmee wordt gesuggereerd de zinsnede "steiger met insteekplaatsen" te vervangen door "afmeergelegenheid", terwijl daarna de zinsnede "op deze manier" kan worden vervangen door "hier".

Antwoord 3.

Eerder geplande "insteekplaatsen" zijn in de planvorming reeds vervangen door langszij-afmeermogelijkheden, waarmee wens van geadresseerde is gehonoreerd. De desbetreffende tekst is hiertoe aangepast.

Opmerking 4.

Geadresseerde verzoekt de definities van allerlei vaartuigen te laten aansluiten bij de gebruikelijke wettelijke definities van het Binnenvaartpolitiereglement, de Scheepvaartverkeerswet en de gemeentelijke Verordening op de haven en het binnenwater.

Antwoord 4.

De in het conceptbestemmingsplan vervatte omschrijvingen zijn conform de aanbevelingen terzake van de (ambtelijke) reactie van de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam.

Opmerking 5.

Geadresseerde verzoekt in art. 6.1 van de voorschriften bij openbare ruimte (met name voor kades) toe te voegen: en voorzieningen voor ligplaatsen.

Antwoord 5.

Deze opmerking wordt gehonoreerd.

Opmerking 6.

Het afsluiten van de kade staat wel in de toelichting, maar niet in de juridisch belangrijker voorschriften. De kade heeft in het bestemmingsplan de bestemming openbare ruimte. Aangezien ongeveer 100 dagen per jaar schepen aan de kade komen, zal de kade – en ook het fietspad daarover – vaak worden afgesloten.

Geadresseerde pleit ervoor het semi-openbare karakter van de kade explicieter in de voorschriften tot uitdrukking te brengen.

Antwoord 6.

Opgemerkt wordt dat aan deze suggestie is tegemoetgekomen door in de planvoorschriften in art. 6 de volgende bepaling op te nemen: Het is toegestaan, de in lid 1 vermelde gronden, uitsluitend wat betreft de Veemkade, in verband met douanecontroles tijdelijk aan de openbaarheid te onttrekken.