



Bestemmingsplan Singelgrachtgarage Marnix

Ontwerp, 11 februari 2014



Toelichting

INHOUD

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	1
1.2	Plangrenzen	2
2.	BESCHRIJVING PLANHISTORIE	3
2.1	Programma akkoord stadsdelen 2006-2010	3
2.2	Nota van uitgangspunten 2009	4
2.3	Integraal Programma van Eisen (2010)	6
2.4	Visie inpassing voetgangersentrees en ventilatievoorziening (2014)	8
3.	BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	12
3.1	Omvang en locatie parkeergarage	12
3.2	De locatie van de in- en uitrit voor autoverkeer	13
3.3	Toegangen parkeergarage voor voetgangers	13
3.4	Ventilatievoorzieningen	16
3.5	Veiligheid	17
3.6	Omliggende panden	18
3.7	Verkeerskundige effecten	18
3.8	Effecten op de bezonning van omliggende panden	19
3.9	Ligplaatsen	21
3.10	Wandelboulevard langs de Nassaukade	21
4.	PLANKADER	22
4.1	Geldende bestemmingsplannen	22
4.2	Europees beleid en Rijksbeleid	24
4.3	Provinciaal beleid	26
4.4	Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht	27
4.5	Gemeentelijk beleid	27
4.6	Relevant stadsdeelbeleid	29
5.	UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	32
5.1	Geluid	32
5.2	Bodem	32
5.3	Luchtkwaliteit	33
5.4	Externe veiligheid inrichtingen	34
5.5	Externe veiligheid transport	34
5.6	Luchthavenindelingbesluit	34
5.7	Watertoets	35
5.8	Flora en fauna	38
5.9	Cultuurhistorie en archeologie	39
5.10	Milieueffectrapportage	43
5.11	Economische uitvoerbaarheid	44
5.12	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
5.13	Regionale behoefte	46
6.	TOELICHTING PER ARTIKEL	47

BIJLAGEN

1. Notitie "Third opinion verkeer", Ingenieursbureau Amsterdam, 12 mei 2011
2. Archeologisch Bureauonderzoek, Bureau Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam, juni 2011
3. Ecologisch onderzoek, bureau Els & Linde, juli 2011
4. TAC adviezen 17 februari 2012 en 28 juni 2012
5. Kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix, stadsdeelraad West, 26 maart 2013
6. Capaciteitsberekening kruising Nassaukade / Tweede Hugo de Grootstraat, gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening, 20 augustus 2013
7. Verkeersonderzoek BP Singelgrachtgarage Marnix, dIVV, 12 september 2013
8. Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Singelgrachtgarage, M+P Raadgevende Ingenieurs B.V., 17 september 2013
9. Luchtkwaliteit onderzoek bestemmingsplan Singelgrachtgarage, M+P Raadgevende Ingenieurs B.V., 17 september 2013
10. Ecologisch onderzoek, NatuurBeleven BV, 11 oktober 2013
11. Luchtkwaliteitsonderzoek ventilatievoorziening Singelgrachtgarage Marnix, Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V., 1 november 2013
12. Verkennend (water)bodemonderzoek Singelgracht, Oranjewoud, 6 december 2013
13. Wateradvies Marnixgarage, Ingenieursbureau Amsterdam, 12 december 2013
14. Singelgrachtgarage Marnix, Analyse, visie en criteria op de inpassing van de voetgangsentrees en ventilatievoorziening, gemeente Amsterdam, 16 januari 2014
15. Risico analyse planschade, Van Riezen & Partners, 30 januari 2014
16. Schaduwstudie Singelgrachtgarage Marnix, Van Riezen & Partners, januari 2014
17. Boomonderzoek Singelgrachtgarage, Bureau GroenAdvies B.V, 4 februari 2014

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

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

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



In 2010 is op initiatief van bewoners een raadplegend referendum gehouden. De deelraad van West heeft in juli 2010 besloten naar aanleiding van de meerderheid van stemmen van het referendum Singelgrachtgarage Marnix het besluit van januari 2010 te handhaven. De deelraad van Stadsdeel Centrum heeft dinsdag 29 januari 2013 ingestemd met de kredietverlening voor de Singelgrachtgarage Marnix. In Stadsdeel West is het kredietbesluit door de stadsdeelraad op dinsdag 26 maart 2013 genomen.

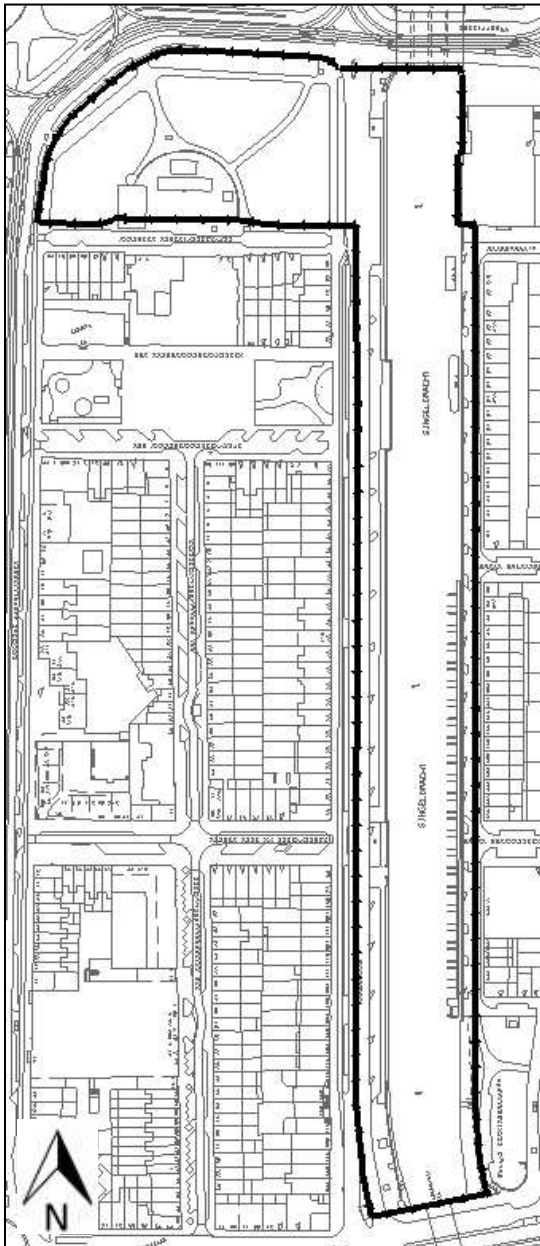
De parkeergarage kan niet worden gerealiseerd binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen. Om die reden is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Doel van het nu voorliggende bestemmingsplan is het bieden van een juridisch planologisch kader voor de aanleg van de parkeergarage onder de Singelgracht.

1.2 Plangrenzen

De grenzen van het bestemmingsplan zijn afgestemd op het gebied waar de parkeergarage met de bijbehorende in- en uitrit wordt gerealiseerd. Aan de zijde van de Marnixkade heeft in dit kader een grenscorrectie plaatsgevonden. Hier ligt een besluit van de gemeenteraad (d.d. 21 december 2011, nr. 262/1233) aan ten grondslag. De grenzen van het nieuwe bestemmingsplan zijn als volgt:

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

Op de afbeelding zijn de plangrenzen weergegeven.



2. BESCHRIJVING PLANHISTORIE

Het project kent een lange voorgeschiedenis van planvorming, overleg en besluitvorming. In de navolgende paragrafen is de totstandkoming van het plan en ook het plan zelf toegelicht.

2.1 Programma akkoord stadsdelen 2006-2010

In het Programmakkoord 2006-2010 van Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West is de doelstelling opgenomen de stad autoluwer, veiliger en schoner te maken. Ook moet meer openbare ruimte vrijkomen voor voetgangers, kinderen en fietsers. Op het gebied van verkeer en parkeren zijn diverse specifiekere doelstellingen geformuleerd, waaronder het realiseren van parkeergarages voor bezoekers en vooral bewoners.

Met het vaststellen van de notitie 'Parkeergarages in Stadsdeel Amsterdam-Centrum' heeft het dagelijks bestuur van het Stadsdeel Centrum op 23 oktober 2007 nadere invulling gegeven aan de doelstellingen uit het Programmakkoord. Hierin is door de bestuurders van dit Stadsdeel de intentie vastgelegd om in de bestuursperiode 2006-2010 een onherroepelijke start te maken met vier parkeergarages, waarvan ook één in de Singelgracht bij het Marnixbad.

Deze parkeergarage biedt ook voor het stadsdeel West kansen voor verbetering. In het Programmakkoord uit 2006 en het Coalitieakkoord West 2010-2014 van het stadsdeelbestuur is vastgelegd dat er parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven in ruil voor meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Voor de Frederik Hendrikbuurt is een toekomstvisie vastgesteld ("Visie en Plan van Aanpak Frederik Hendrikbuurt", vastgesteld door stadsdeelraad West, 23 juni 2009) waarbij een aantal parkeerplekken in de openbare ruimte worden opgeheven. Deze opgeheven parkeerplekken kunnen worden gecompenseerd in ondergrondse parkeergarage in de Singelgracht.



Op 20 november 2007 hebben de dagelijkse besturen van stadsdeel West en Centrum een bestuursopdracht vastgesteld voor de planuitwerking voor de parkeergarage Marnix. Daarin is aangegeven dat de beide dagelijkse besturen in de bestuursperiode op basis van een strategisch beslisdocument een go/no-go besluit nemen, met betrekking tot de realisatie van een garage in de Singelgracht bij het Marnixbad. Daartoe is in eerste instantie een Nota van Uitgangspunten opgesteld en daarna een Integraal Programma van Eisen. Het Integraal Programma van Eisen is het beslisdocument met het go/no-go besluit. Beide documenten zijn in de navolgende paragrafen toegelicht.

2.2 Nota van uitgangspunten 2009

In 2009 is door stadsdeel Centrum en stadsdeel West gezamenlijk gewerkt aan een Nota van Uitgangspunten. Op 23 juni 2009 is de Nota vastgesteld in de deelraad van stadsdeel West en op 25 juni 2009 in de stadsdeelraad van stadsdeel Centrum. In de nota van uitgangspunten zijn op basis van onderzoek en analyse de randvoorwaarden voor de parkeergarage ontwikkeld.

De benodigde omvang van de parkeergarage

Conform de bestuursopdracht uit 2007 is een parkeergarage met 800 plaatsen uitgangspunt. Daarvan zijn er 400 voor stadsdeel West en 400 voor stadsdeel Centrum. Beide stadsdelen hebben de opheffingsnorm vastgesteld voor de hoeveelheid parkeerplaatsen die op straat opgeheven mogen worden van 1:1. Dat betekent dat zowel stadsdeel West als Centrum 400 parkeerplaatsen op straat zal opheffen.

Locatieonderzoek van de parkeergarage

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijke locatie van de parkeergarage. Daarbij zijn verschillende varianten en locaties onderzocht en is bij de vaststelling in de deelraad een keuze gemaakt voor de locatie in de Singelgracht. Voor de garage zijn enkele locaties onderzocht waar deze gerealiseerd kan worden. Elk met zijn voor- en nadelen. In het haalbaarheidsonderzoek, in 2007 verricht door Grontmij Parkconsult (bijlage 2 van de Nota van Uitgangspunten), zijn deze locatiealternatieven beschreven en geanalyseerd. In de Nota van Uitgangspunten is het onderzoek samengevat:

Singelgracht tussen Marnixplein en Eerste Marnixplantsoen

Ten opzichte van de doelgroepen en de vervallen parkeerplaatsen ligt deze locatie redelijk centraal. Ook de ontsluiting vanaf de Nassaukade is voor de hand liggend. Nadelig aan dit alternatief is de ruimte voor de garage. Het overgrote deel van jachthaven Staverno zal (tijdelijk) verplaatst moeten worden en maximale capaciteit voor een garage in dit rak is kleiner dan tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein.

Egelantiersgracht

Een garage op deze plek ligt minder centraal in het plangebied en de ontsluiting voor het autoverkeer loopt door de Jordaan. De locatie is ook dermate smal dat dit de configuratie mogelijkheden voor het verkeer in de garage sterk beperkt. De bouwwerkzaamheden komen ook dicht langs de gevels.

Frederik Hendrikplantsoen

Deze locatie is centraal gelegen in het plangebied en goed te ontsluiten vanaf de Nassaukade en het Frederik Hendrikplein. De realisatie van een parkeergarage onder het Frederik Hendrikplantsoen gaat ten koste van de huidige natuurwaarden en met name de aanwezige bomen met een monumentale uitstraling. Deze variant heeft om deze reden niet de voorkeur.

Singelgracht tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein

De garage komt centraal te liggen in het plangebied. Diverse ontsluitingsmogelijkheden zijn voorhanden. Er is in dit rak voldoende ruimte voor een garage met de gewenste capaciteit en inrichting.

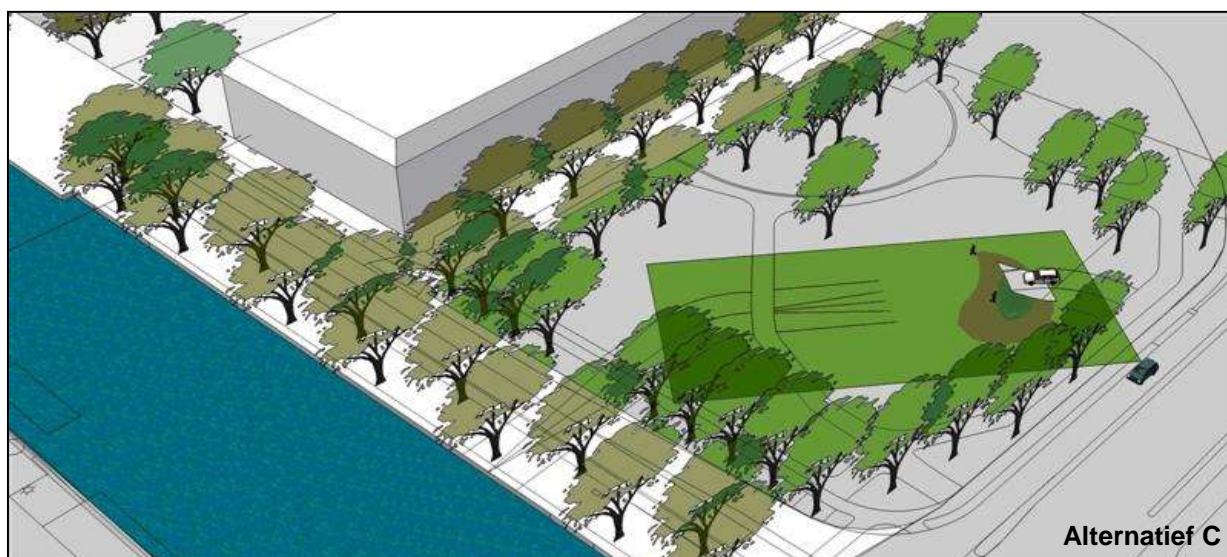
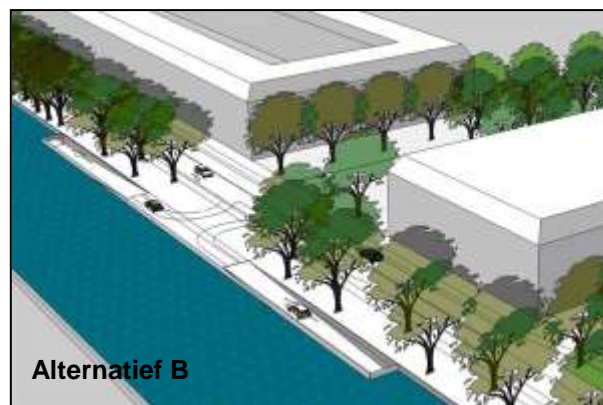
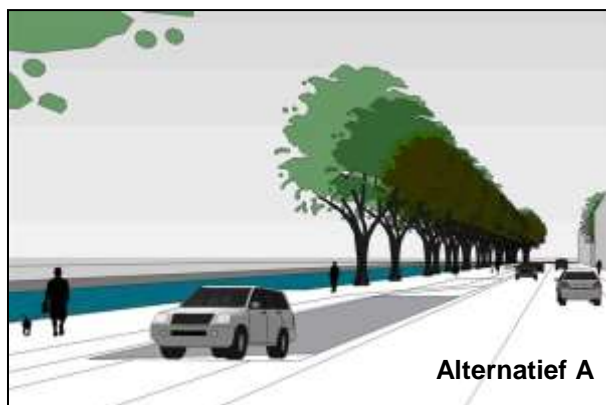
Conclusie

De locatie onder de Singelgracht tussen het Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein is het meest geschikt voor de parkeergarage. Beide stadsdeelraden hebben er voor gekozen dat dit de locatie is die nader op haalbaarheid onderzocht zou worden. De resultaten hiervan zijn in de Nota van Uitgangspunten uitgewerkt.

Locatie van de in- en uitritten

Uitgaande van de voorkeursvariant onder de Singelgracht tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Marnixplein is in het kader van de Nota van Uitgangspunten onderzocht op welke plekken de in- en uitrit van de parkeergarage zouden kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is als randvoorwaarde aangehouden dat de in- en uitrit moet aansluiten op een weg die voldoende capaciteit heeft om het verkeer van en naar de parkeergarage goed te kunnen laten afwikkelen. Bij het bepalen van de alternatieven is de Marnixkade afgevalen, omdat deze straat is ontworpen en ingericht als buurtstraat (30 kilometer zone).

Een vergelijking van mogelijke alternatieven heeft uiteindelijk geresulteerd in drie haalbare alternatieven voor de plek van de in- en uitritten. Bij alternatief A worden de in- en uitrit gerealiseerd langs de Nassaukade, in de wandelboulevard die wordt gerealiseerd op de plek waar nu parkeerplaatsen op straat zijn. Bij alternatief B wordt de in- en uitrit ook gerealiseerd langs de Nassaukade, maar dan in het water van de Singelgracht. Alternatief C gaat uit van een in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen. Op de afbeeldingen zijn de alternatieven uitgebeeld.



Afbeeldingen: alternatieven A, B en C voor de plek van de ontsluiting

In de nota van uitgangspunten is nog geen keuze gemaakt voor één van de alternatieven. De keuze is gemaakt bij de vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (zie paragraaf 2.3).

2.3 Integraal Programma van Eisen (2010)

Op 26 januari 2010 is het Integraal Programma van Eisen (IPvE) door de deelraad van West vastgesteld. Hetzelfde besluit is op 28 januari 2010 genomen door de deelraad van Stadsdeel Centrum.

Het IPvE beschrijft de eisen en randvoorwaarden waaraan de te realiseren garage moet voldoen. Het IPvE is hierbij gebaseerd op diverse technische en financiële haalbaarheidsonderzoeken. Uit de onderzoeken is gebleken dat de garage ook voldoet aan de (aanvullende) eisen die zijn gesteld in een motie (aangenomen door de stadsdeelraad van 23 juni 2009). Mede naar aanleiding van deze motie zijn aanvullende onderzoeken verricht (second-opinions) die de eerder uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken ondersteunen.

Het IPvE past binnen de kaders van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten en verschillende beleidskaders op het gebied van verkeer en parkeren, waaronder de parkeerbeleidsnotitie 'parkeren is manouvreren' (Centrale Stad, 2005), 'de openbare ruimte herwinnen' (Stadsdeel West, 2005) en 'parkeergarages in stadsdeel Amsterdam Centrum' (Stadsdeel Centrum, 2007). De ontwikkeling van de parkeergarage past binnen de gezamenlijke doelstelling van stadsdeel Centrum en West om een haalbaarheidsonderzoek te verrichten naar een parkeergarage in de Singelgracht bij het Marnix (programma-akkoord 2006-2010).

In deze paragraaf zijn de voor het bestemmingsplan relevante bevindingen samengevat. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het Integraal Programma van Eisen.

Voorkeursvariant

In het Integraal Programma van Eisen is onderzoek gedaan naar de omvang van de parkeergarage (aantal plekken en afmetingen) en de plek van de in- en uitrit, waarbij de alternatieven uit de Nota van Uitgangspunten zijn aangehouden. Deze zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- consequenties voor de bomen;
- ruimtelijke inpassing;
- verkeerskundige ontsluiting;
- luchtkwaliteit en geluid;
- bouwrisico's;
- bouwkosten.

Uit deze analyse is een voorkeursvariant naar voren gekomen: een smalle parkeergarage met maximaal 800 parkeerplaatsen en een ontsluiting in het Frederik Hendrikplantsoen.

Ruimtelijke inpassing

Op basis van het Singelgrachtprofiel wordt voorzien in een wandelboulevard langs het water, ter plaatse van de huidige parkeerplaatsen. Het realiseren van in- en uitritten aan de Nassaukade doorbreekt de wandelboulevard en is om die reden niet gewenst.

Verkeerskundige inpassing

Een parallelle in- en uitrit langs de Nassaukade is alleen bereikbaar vanuit zuidelijke richting. Uitrijdend verkeer kan alleen in noordelijke richting weggrijden. Een garage toerit in het Frederik Hendrikplantsoen is echter bereikbaar vanuit alle richtingen en is daarom beter bereikbaar. Alle varianten kunnen op een verkeersveilige wijze worden aangesloten op het aansluitende wegennet. Ook kunnen de aansluitende wegen en met name de kruisingen het extra garageverkeer verwerken.

Luchtkwaliteit en geluid

Alle garagevarianten voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidsproductie. De voorkeur gaat uit naar varianten met een gecombineerde in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen, omdat de verkeersintensiteiten in de Frederik Hendrikstraat lager zijn en omdat de afstand van de toeritten tot de woningen groter is.

Bouwriscico's

De verschillende varianten kennen nagenoeg hetzelfde risicoprofiel en zijn daarom niet onderscheidend op dit onderdeel.

Bouwkosten

Een brede garage kan door een gunstiger indeling met 4 parkeerrijen minder langgerekt en daardoor circa 6% goedkoper gebouwd worden. Vanwege het schaalvoordeel is een grotere garage per parkeerplaats nog eens circa 6% goedkoper dan een kleinere variant. De bouwkosten voor een variant met toeritten in de Nassaukade zijn ongeveer gelijk aan een vergelijkbare variant (vorm en capaciteit) met toeritten in het Frederik Hendrikplantsoen.

Consequenties voor de bomen

De bestaande bomen aan de Marnixkade, Nassaukade en het Frederik Hendrikplantsoen bepalen in grote mate het huidige straatbeeld en moeten zoveel mogelijk gerespecteerd en behouden blijven. Voor elke variant geldt echter dat een aantal bomen ten behoeve van de bouw verwijderd moet worden. Voor een toerit in het Frederik Hendrik plantsoen moeten aanzienlijk minder bomen worden verwijderd dan bij een parallelle in- en uitrit langs de Nassaukade. Daarom is gekozen voor een in- en uitrit in het Frederik Hendrikplantsoen.

Daarnaast is de breedte van de garage bepalend voor het effect op de bestaande bomen. Met een brede garage wordt dichterbij de bomen gebouwd, zodat het effect groter is. Omdat het uitgangspunt is om waar mogelijk de bomen te behouden, is gekozen voor de smalle variant, waarbij meer afstand tot de bomen wordt aangehouden dan bij de brede variant.

Samenvattend

In de tabel is per onderdeel de score voor de verschillende varianten weergegeven.

<i>Toeritten</i>	<i>Nassaukade (NK)</i>			<i>Frederik Hendrikplantsoen (FH)</i>		
	<i>smal</i>	<i>breed</i>	<i>breed</i>	<i>smal</i>	<i>breed</i>	<i>breed</i>
<i>Capaciteit</i>	<i>800</i>	<i>800</i>	<i>1000</i>	<i>800</i>	<i>800</i>	<i>1000</i>
<i>Effecten op bomen</i>	<i>+/-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>+</i>	<i>+/-</i>	<i>+/-</i>
<i>Bereikbaarheid garage</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>
<i>Luchtkwaliteit en geluid</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>
<i>Bouwriscico's</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>	<i>+</i>
<i>Bouwkosten</i>	<i>-</i>	<i>+/-</i>	<i>+</i>	<i>-</i>	<i>+/-</i>	<i>+</i>

Uiteindelijk blijkt er na de onderzoeken die zijn verricht in het kader van het Integraal Programma van Eisen één garagevariant de voorkeur te hebben. Namelijk een smalle garage in de Singelgracht met een capaciteit van 800 plaatsen en een inrit vanuit het Frederik Hendrikplantsoen (stadsdeel West). Bij deze variant kan aan de Nassaukade de dubbele bomenrij grotendeels gehandhaafd blijven. Ook is een variant met een toegang in het plantsoen beter bereikbaar ten opzichte van de Nassaukadevariant die alleen bereikbaar is

vanuit zuidelijke richting (uitrijdend verkeer is alleen in noordelijke richting mogelijk). Bij de afwegingen van de varianten zijn uiteraard ook de milieu-effecten, verkeerskundige effecten, bouwkosten en bouwriscico's meegenomen. De voorkeursvariant voldoet aan de wettelijke kaders.

2.4 Visie inpassing voetgangersentrees en ventilatievoorziening (2014)

Op verzoek van de stadsdelen West en Centrum is door een werkgroep van de gemeente Amsterdam een visie opgesteld over de wijze waarop de voetgangersentrees moeten worden ingepast. Hiervoor zijn aan de hand van een historische en ruimtelijke analyse stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. De conclusies van de visie zijn in de onderstaande tekst weergegeven, voor de complete analyse wordt verwezen naar de bijlagen bij de toelichting.

2.4.1 Historische analyse

Ondanks de wijzigingen in vorm en functie, is de Singelgracht nog steeds een duidelijk herkenbaar structurerend element dat veel vertelt over de geschiedenis van de stad. Een kernkwaliteit is de weidsheid van het open water (de 'blauwe' openbare ruimte). Door het bochtige verloop, het vaak asymmetrische profiel en de combinatie met bosjes en plantsoenen onderscheidt de Singelgracht zich duidelijk van de overige stadsgrachten. De verbinding tussen de 17^e eeuwse stad en de 19^e eeuwse wijken wordt nog steeds gevormd door bruggen. Sommige, zoals de bruggen bij het Weteringscircuit en het Weesperplein zijn uitgegroeid tot asfaltvlaktes waar het water nauwelijks meer waarneembaar is. Andere, zoals de Zaagpoortbrug bij het Frederik Hendrikplantsoen, gaan in maat terug op hun 19^e eeuwse voorganger en passen zeer goed bij de schaal van de Singelgracht.

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

2.4.2 Ruimtelijke analyse

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

Deze criteria zijn:

- bij voorkeur niet bouwen in het water;
- de entreevoorzieningen voor voetgangers mogen niet tegenover elkaar liggen, omdat dit plaatselijk leidt tot een ongewenste optische versmalling van de Singelgracht (poorteffect);
- de ruimtelijke karakteristiek van de buitenring is wezenlijk anders dan de ruimtelijke karakteristiek van de binnenring, dat betekent dat de uitgangspunten voor beide zijden verschillen;
- behoud van bestaande bomenstructuur en dubbele bomenrijen, indien nodig met nieuwe aanplant;
- de gewenste wandelpromenade onder de dubbele bomenrij moet vrijgehouden worden van obstakels.

In de lengterichting van de gracht is gezocht naar specifieke locaties voor de entreevoorzieningen voor voetgangers en de ventilatievoorziening, op basis van lokale bijzonderheden in het stedelijk weefsel en bepaald door:

- cultuurhistorische waarden (loswallen);
- landschappelijke waarden (plantsoenen, bomenrijen, taluds);
- de plek van de bestaande bomen;
- routes;
- het plantsoen;
- de technische en functionele mogelijkheden.

2.4.3 Uitgangspunten voor locatie van de entreevoorzieningen voor voetgangers

Uitgangspunt is het behoud van de aanwezige stedenbouwkundige, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Met de parkeergarage wordt een nieuw element toegevoegd aan het stedelijk weefsel, met als doel de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de directe omgeving te vergroten. Om die reden is gezocht naar locaties langs of in de Singelgracht waar de voorzieningen terughoudend, maar herkenbaar aanwezig zullen zijn. Vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt heeft de plaatsing van de voetgangersentrees op de kade de voorkeur boven de plaatsing in het water. Ook gezien de functie en het permanent karakter van de voorzieningen ontbreekt een functionele relatie met het water, waardoor plaatsing in of op het water niet voor de hand ligt. Niettemin wordt plaatsing aan de zijde van de Nassaukade op of in het water mogelijk geacht, mits in de afmetingen en de vormgeving de nodige bescheidenheid wordt toegepast. Dit geldt voor zowel de entreevoorzieningen zelf (gebouw) als de verbinding met de wal (brug). Voor locaties op de wal blijkt uit de studie dat er voldoende ruimte is voor de entreevoorzieningen, met behoud van het structurerend en groene karakter van de bomenrijen. Met een keuze voor entreevoorzieningen op de wal zullen bomen moeten worden verplaatst of gekapt. Met nieuwe aanplant zal het structurerend karakter van de bomenrijen behouden blijven.

Ten behoeve van de gewenste flexibiliteit is per locatie gezocht naar een zo groot mogelijk zoekruimte waarbinnen de voorziening geplaatst kan worden. Voor het merendeel van de locaties is echter een heel specifieke locatieaanduiding gewenst. Wat betreft de afmetingen is uitgegaan van een entreevoorziening van maximaal 21 m² (zonder lift) en 33 m² (met lift) en een maximale bouwhoogte van 4 meter.

Criteria generiek - entreevoorzieningen

- Op één lijn met elkaar;
- Geplaatst in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade, zodat deze in het dwarsprofiel van de Singelgracht klein en weinig zichtbaar zijn, vanuit de dwarsstraten levert deze plaatsingsrichting maximaal de gewenste herkenbaarheid;
- Afmetingen van de entrees zo klein mogelijk.
- Als aan de zijde van de Nassaukade gekozen wordt voor plaatsing in het water dan geldt ook plaatsing in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade;

- zo klein mogelijk beslag van het wateroppervlak;
- de dan noodzakelijke brugverbinding naar de kade en de aanvaarbeveiliging terughoudend en passend bij de entreevoorzieningen vormgeven.

Criteria generiek - entreevoorzieningen voor voetgangers

Uitgangspunt is dat de entreevoorzieningen voor voetgangers op één lijn met elkaar worden gebouwd en worden geplaatst in de lengterichting van de gracht, evenwijdig aan de kade, zodat deze in het dwarsprofiel van de Singelgracht klein en weinig zichtbaar zijn, vanuit de dwarsstraten levert deze plaatsingsrichting de gewenste herkenbaarheid.

Criteria specifiek - entreevoorzieningen Nassaukade

Aan de Nassaukade kunnen de entreevoorzieningen voor voetgangers zowel op de wal als in het water worden gebouwd. Er is gezocht naar plekken zonder bomen of met minder bomen, die aan de kade historisch zijn ontstaan: Van Oldenbarneveldtplein en Eerste Hugo de Grootstraat. Deze plekken liggen ook gunstig op de routes in de stedenbouwkundige structuur van de Frederik Hendrikbuurt. Ook ter hoogte van het Frederik Hendrikplantsoen, nabij de brug is ruimte voor een entreevoorziening.

1. Frederik Hendrikplantsoen: belangrijk is de plaatsing los van het brughoofd. Binnen de zoekruimte is de aanwezigheid van te behouden bomen bepalend voor de exacte locatie.
2. Van Oldenbarneveldtplein: een deel van de loswal is de zoekruimte voor de plaatsing van deze entreevoorziening, met voorkeur voor plaatsing in het midden van de loswal, zodat de zichtlijnen naar het water vrij blijven en de zichtbaarheid vanuit beide straten aan weerszijden van het plein gelijk is.
3. Eerste Hugo de Grootstraat: binnen de zoekruimte is de aanwezigheid van te behouden bomen bepalend voor de exacte locatie, met voorkeur voor plaatsing in het midden van de loswal.
4. Tweede Hugo de Grootstraat: op de overgang van de kade naar de bocht, in de rechtstand van de basaltglooiing. Deze locatie wijkt van de overige af, omdat deze niet in het verlengde van een zijstraat ligt. De zoeklocatie is toegevoegd om een flexibele inpassing van de garage mogelijk te maken.

Criteria specifiek - entreevoorzieningen voor voetgangers Marnixkade

Aan zijde van de Marnixkade worden de entreevoorzieningen voor voetgangers op de kade gebouwd, waarbij deze worden gerealiseerd ter hoogte van het Marnixbad, de Nieuwe Tuinstraat en het Tweede Marnixplantsoen.

5. Bij Marnixbad: ruim los van het zwembad, zodat functie en typologie van het gebouw en de entreevoorziening herkenbaar blijven.
6. Nieuwe Tuinstraat: vanwege de herkenbaarheid in de as van deze straat.
7. Tweede Marnixplantsoen:
 - Behoud van het karakter van het voormalig bastion en het plantsoen;
 - Op de overgang van de kade en het plantsoen, in het plantsoen;
 - De vloerhoogte van de uitgang op de hoogte van het maaiveld van de kade;
 - Plaatsing in dwarsrichting is hier mogelijk: dit markeert de overgang kade - plantsoen en verbetert de herkenbaarheid.

2.4.4. Uitgangspunten voor de ventilatievoorzieningen

In de Visie is aangegeven dat plaatsing in het Tweede Marnixplantsoen de voorkeur verdient boven een 'schoorsteen', zoals als andere mogelijkheid is aangegeven in het toetsontwerp. Inpassing van een dergelijk bouwwerk wordt in deze cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waardevolle omgeving niet mogelijk geacht. Inpassing in het plantsoen kan, met behoud van de karakteristieken van het plantsoen:

- hoogteligging (als herkenbaar element van de functie van het plantsoen als bolwerk);
- ronding tussen kade en bruggenhoofd;
- glooiing (maximaal 45 graden);
- contrast in materiaal en vorm tussen plantsoen en kade, brughoofd.

3. BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

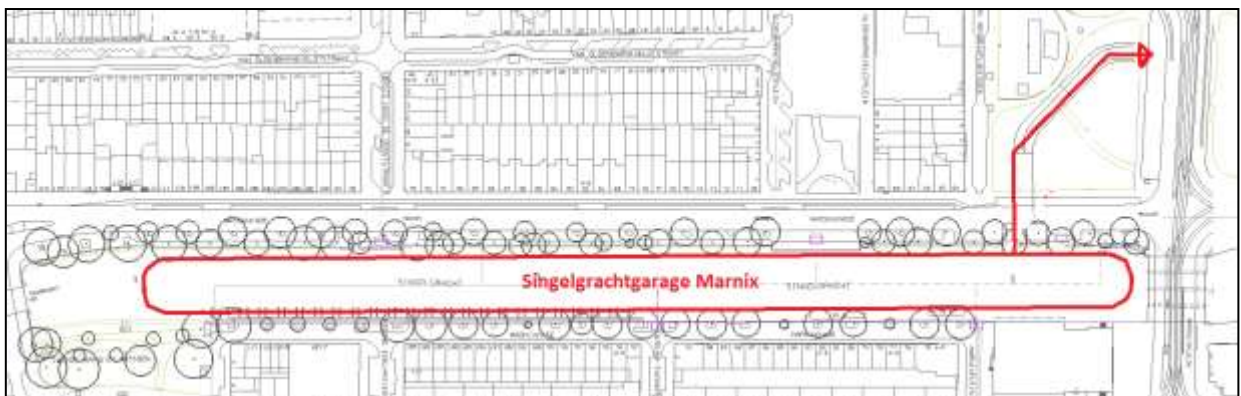
3.1 Omvang en locatie parkeergarage

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



De parkeergarage zal plaats bieden aan 800 auto's. In de garage komen 400 plaatsen voor het stadsdeel West en 400 plaatsen voor het stadsdeel Centrum. Het stadsdeel West zal 84% (336 plekken) van haar plekken gebruiken voor vergunninghouders (bewoners en ondernemers), bij het stadsdeel Centrum is dit 70% (280 plekken). De overige parkeerplaatsen (in totaal 184 plekken) worden gebruikt voor bezoekersparkeren.

De garage kan minstens twee lagen diep worden, ongeveer 25 meter breed (3 parkeerrijen) en ruim 300 meter lang. De breedte van de gracht is ter plaatse 32,5 meter. Op de afbeelding is de plek van de parkeergarage en de locatie (pijl) van de in- en uitrit weergegeven.



3.2 De locatie van de in- en uitrit

De in- en uitrit wordt gerealiseerd in het Frederik Hendrikplantsoen en zal onder de Nassaukade door aansluiten op de parkeergarage onder de Singelgracht. Het definitief ontwerp voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen, waarin de in- en uitrit is opgenomen, is door het dagelijks bestuur van stadsdeel West vastgesteld.

In het definitieve ontwerp (DO) dat in de zomer van 2013 ter inzage heeft gelegen voor inspraak, is uitgegaan van het instellen van eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen, waarbij alleen nog autoverkeer van de Frederik Hendrikstraat naar de Nassaukade mogelijk, maar niet andersom. Vanaf de Nassaukade is er nog uitsluitend een rijbaan die leidt naar de in- en uitrit van de Singelgrachtgarage. Op de afbeelding (uit het DO) is dit weergegeven.



3.3 Toegangen parkeergarage voor voetgangers

Aantal en locatie entreevoorzieningen voor voetgangers

Met verschillende partijen heeft overleg plaatsgevonden over het aantal en de locatie van de voetgangersentrees. Bij de bepaling van de plek en de hoeveelheid toegangsvoorzieningen voor voetgangers zijn verschillende aspecten meegewogen zoals (brand)veiligheidseisen, de herkomst/bestemming van de bezoekers, de effecten van de entreegebouwen op de omliggende woningen (uitzicht, bezonning, etc.), financiële overwegingen en de stedenbouwkundige en cultuurhistorische aspecten. In de visie op de inpassing van voetgangersentrees (zie paragraaf 2.4) zijn vanuit een historische en ruimtelijke analyse uitgangspunten geformuleerd voor de locatie van de entreevoorzieningen voor voetgangers.

Brandweervoorschriften schrijven voor dat de maximale loopafstand tussen de uitgangen 120 meter mag zijn, zodat bezoekers van de parkeergarage de garage tijdig kunnen ontvluchten in geval van een calamiteit. Met het toevoegen van inbandige voorzieningen voldoet het ontwerp van de garage en de locatie van de entreegebouwen aan dit criterium.

De parkeergarage wordt vooral gebouwd voor de vergunninghouders (bewoners en ondernemers) van de Frederik Hendrikbuurt (westzijde) en de Jordaan (oostzijde). Om die reden is het wenselijk dat aan beide zijden van de Singelgracht entreevoorzieningen voor voetgangers worden gerealiseerd. In de planvorming wordt uitgegaan van maximaal zes entreevoorzieningen voor voetgangers, drie aan de zijde van de Nassaukade en drie aan de zijde van de Marnixkade. Om nog flexibiliteit in het ontwerptraject te houden, zijn in het bestemmingsplan zeven locaties voor de entreevoorzieningen aangeduid en is bij een aantal locaties een zoekruimte gedefinieerd waarbinnen de entreevoorziening mag worden gebouwd. Bij het bepalen van de zoekruimten is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen. De plaatsing van de entreevoorzieningen waarin behalve een trappenhuis ook een lift wordt gemaakt, is bij voorkeur op de koppen van de parkeergarage, bij het Frederik Hendrik Plantsoen en het Tweede Marnixplantsoen. Deze locaties liggen dichtbij de bruggen over de Singelgracht en daarmee goed aan de belangrijke routes naar de aanliggende buurten.

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het wenselijk om de Singelgracht waar mogelijk vrij te houden van bebouwing en dus de entreegebouwen op de kade te realiseren. In de financiële kaders van het project is echter uitgegaan van voetgangersentrees die aan de zijde van de Nassaukade in het water worden gebouwd, wat een goedkopere optie is. In het aanbestedingstraject voor de bouw van de garage inclusief de entrees speelt niet alleen de prijs een rol bij het bepalen van de winnaar. In dit traject wordt de nadrukkelijke wens om alle westelijke entrees op de kade te positioneren opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. De inschrijver moet zich uitspreken of hij de westelijke entrees op de kade of in het water zal bouwen. Als hij de entreevoorzieningen op de kade wil bouwen, dan maakt hij meer kans de aanbesteding te winnen. Daarom is het zoekgebied van alle westelijke entrees groter (zowel kade als water) dan bij de oostelijke entrees (alleen kade), die onderdeel uitmaken van het Beschermd Stadsgezicht "Amsterdam binnen de Singelgracht".

Het is wenselijk de entreevoorzieningen zoveel mogelijk in het stramien van de bomenrij te plaatsen. Stedenbouwkundig is het wenselijk om de entreegebouwen te positioneren in de zichtlijnen van de zijstraten, zodat de entrees naar de parkeergarage zichtbaar en herkenbaar zijn vanuit de achterliggende buurten.

Op de afbeelding is de ligging van de entreevoorzieningen voor voetgangers weergegeven met een rode rechthoek. Gelet op de geringe omvang van de huisjes zijn de locaties ter verduidelijking rood omcirkeld.



Afbeeldingen: locatie entreevoorzieningen voetgangers

Het ontwerp van de voetgangersentrees van de garage wordt niet aan de bouwer overgelaten. De bewoners van Stadsdeel West en Stadsdeel Centrum, met name zij die in de directe nabijheid wonen, worden in de gelegenheid gesteld om deel te nemen in een ontwerpgroep. Deze zal de visie op de entrees uitwerken naar het niveau van een definitief ontwerp. Ook de betrokkenheid van de buurt tijdens de uitvoering is van belang en moet in het contract worden opgenomen. Begin 2014 starten de ontwerpsessies met de ontwerpgroep. Circa 30 personen (bewoners en ondernemers) hebben zich daarvoor aangemeld. In het voorjaar van 2014 is het DO gereed. Het DO zal als contractstuk worden meegegeven.

Omvang van de entreevoorzieningen voor voetgangers

De omvang van de entreegebouwen bedraagt maximaal 35 m². De maat van 35m² is gebaseerd op een comfortabele entreevoorziening. De bouwhoogte van de entreevoorzieningen bedraagt maximaal 4,5 meter, daarbij is voldoende ruimte om technische voorzieningen voor de lift te realiseren. Door de gekozen omvang is er vanuit de zijstraten enerzijds goed zicht op de entreegebouwen en blijft anderzijds het zicht op de Singelgracht voor een groot deel gehandhaafd.

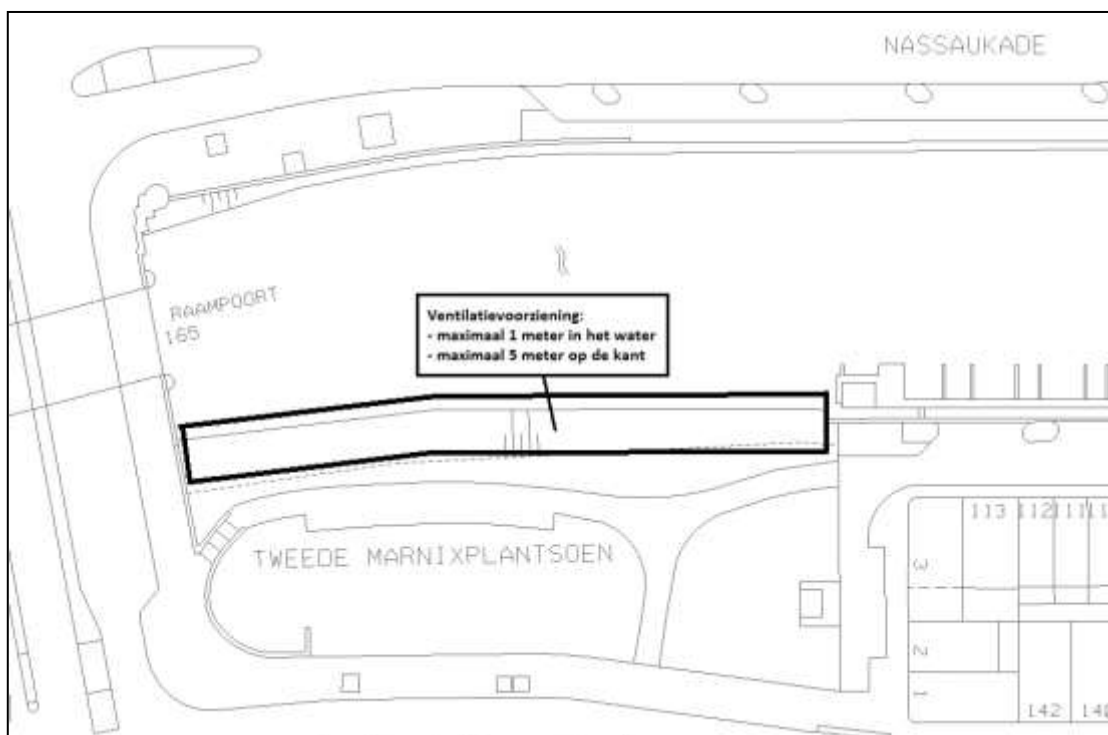
3.4 Ventilatievoorzieningen

Er moeten voorzieningen worden aangebracht voor het uitblazen van de lucht uit de garage. Deze bovengrondse ventilatievoorzieningen moeten zodanig worden gemaakt dat gebruikers van de garage en de omgeving zo min mogelijk hinder ondervinden van de aangezogen en uitgeblazen lucht.

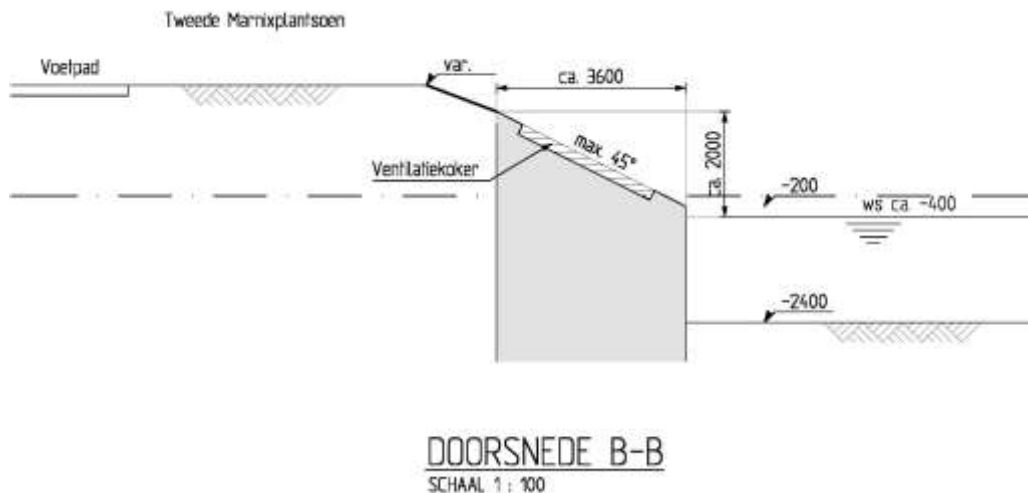
In het Activiteitenbesluit is aangegeven aan welke technische eisen de ventilatievoorzieningen van een parkeergarage moeten voldoen. Daarin is ondermeer bepaald dat de aanzuigopening wordt gerealiseerd in een autoluwe omgeving of 5 meter boven straatniveau wordt aangezogen. In geval van de Singelgrachtgarage wordt de verse lucht ter plaatse van de in- en uitrit aangezogen, waar is sprake van een plantsoen (autoluwe omgeving) zodat er aan deze voorwaarde is voldaan.

Voor de luchtafvoer is in het Activiteitenbesluit bepaald dat de lucht op 5 meter boven straatniveau moet worden afgevoerd (uitgeblazen). Indien er binnen 25 meter van de uitblaasopening een gebouw ligt, moet de afvoer tenminste 2 meter boven de daklijn van dat gebouw uitkomen. Het realiseren van een schoorsteen van minimaal 5 meter in de openbare ruimte is om stedenbouwkundige en cultuurhistorische redenen ongewenst. Daarom is er in geval van de Singelgrachtgarage conform het Activiteitenbesluit gekozen voor een gelijkwaardige oplossing: een lage uitblaasvoorziening aan de Singelgracht, iets boven het waterpeil. De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (bevoegde gezag) heeft aangegeven dat met deze maatregel tenminste een gelijkwaardig niveau van de bescherming van het milieu wordt bereikt.

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



Op de afbeelding is het principe op een doorsnede weergegeven.



Om bij de technische uitwerking nog enige flexibiliteit te hebben, is in de regels van het bestemmingsplan bepaald dat de ventilatievoorziening maximaal 1 meter boven het aangrenzende maaiveld mag uitsteken.

Door Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V. is geconcludeerd dat bij deze ventilatievoorziening wordt voldaan aan de bepalingen uit het Activiteitenbesluit en de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteit). Zie ook hoofdstuk 5.

3.5 Veiligheid

Sociale veiligheid

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

Fysieke veiligheid

Bij fysieke veiligheid is in de eerste plaats de veiligheid in geval van calamiteiten van belang. Er gelden strenge eisen ten aanzien van brandveiligheid en vluchtwegen waar de garage aan zal voldoen. In overleg met de brandweer, die het veiligheidsontwerp toetst, is het ontwerp geoptimaliseerd voor wat betreft het aantal en de ligging van de entrees. Uitgangspunt is de bouw van maximaal zeven voetgangersentrees en het aanleggen van een sprinklerinstallatie. Op de tweede plaats speelt de verkeersveiligheid een rol binnen de garage. Er komt een duidelijke en eenduidige verkeerscirculatiestructuur die voor elke parkeerlaag gelijk is. Locaties waar het autoverkeer elkaar kruist of tegemoet komt, moeten de automobilisten elkaar vroeg genoeg aan zien komen. Bij het ontwerp van de parkeergarage wordt aandacht besteed aan het voorkomen van aanrijdschade. De auto's en de voetgangers delen dezelfde garage, maar voor de verkeersveiligheid is het essentieel om de autoroutes zo veel mogelijk te scheiden van de voetgangersroutes. Bij de stijpunten voor de voetgangers moet het in ieder geval niet mogelijk zijn om direct op de autoroute te komen. Op de locaties waar de routes elkaar kruisen moeten voorzieningen getroffen worden die de gebruikers attenderen op de kruising.

3.6 Omliggende panden

Langs de Marnixkade staat (woon) bebouwing uit het begin van de 20e eeuw. De afstand tussen de woningen en de kademuur is circa 10 meter. Aan de noordzijde van de Marnixkade staat het Marnixbad. Dit is een modern gebouw dat direct aan de gracht grenst. De bebouwing aan de Nassaukade is ouder dan de bebouwing aan de Marnixkade. De afstand tot de kade is veel groter, circa 15 meter. Voor de start van de bouw zal een nulmeting worden uitgevoerd waarbij de bouwkundige staat van de funderingen van de omliggende gebouwen wordt geïnventariseerd. Daarnaast worden tijdens en na de bouw van de parkeergarage metingen uitgevoerd om de eventuele gevolgen van de bouw van de garage tijdig te kunnen constateren.

3.7 Verkeerskundige effecten

Aantal verkeersbewegingen door de nieuwe parkeergarage

Doel van de parkeergarage is om ondergrondse parkeerplaatsen te realiseren om daarmee parkeerplaatsen op straat te kunnen opheffen. Met de vrijkomende ruimte kan de kwaliteit van de openbare ruimte worden verbeterd. Het realiseren van de parkeergarage zorgt er echter voor dat het verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats zich meer zal concentreren op de wegen rondom de parkeergarage.

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

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

Door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is onderzocht wat de effecten zijn van de bouw van een ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht op de verkeersintensiteiten en de doorstroming op de aansluitende wegen. De verkeersgegevens zijn nodig voor milieuberekeningen en een capaciteitsberekening van het kruispunt Nassaukade-Frederik Hendrikplantsoen. Stadsdeel West heeft DIVV verzocht om verkeersprognoses te maken inclusief en exclusief deze parkeergarage voor de planjaren 2018 en 2024. De resultaten zijn verwerkt in de rapportage "Verkeersonderzoek BP Singelgrachtgarage Marnix" (d.d. 12 september 2013, zie bijlagen bij de toelichting). In dit onderzoek is de gewijzigde verkeerscirculatie op het Haarlemmerplein en de invoering van eenrichtingsverkeer op de Korte Marnixstraat meegenomen in de berekeningen.

In het onderzoek is geconcludeerd dat de parkeergarage (uitgaande van de huidige verkeerscirculatie) leidt tot een toename van 40 tot 100 motorvoertuigen op het omliggende wegennet. Deze aantallen gelden voor jaren 2018 en 2024 in de avondspits van 16 tot 18 uur, het drukste moment op de dag. Percentueel betekent dit een toename van maximaal 3% op het drukste tijdstip op de dag. Deze berekening betreft een worst-case scenario, omdat er nog geen rekening is gehouden met het opheffen van parkeerplaatsen op straat. In het onderzoek is geconcludeerd dat de bouw van de parkeergarage niet leidt tot congestie of andere verkeersproblemen in de omgeving. Er zijn geen verkeerskundige ingrepen nodig. De effecten van de gewijzigde verkeersintensiteiten op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit zijn beschreven in hoofdstuk 5.

Effecten als gevolg van het eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen

In het definitieve ontwerp van het Frederik Hendrikplantsoen (zie paragraaf 3.2) wordt uitgegaan van het instellen van eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen, waarbij het verkeer wel vanaf de Frederik Hendrikstraat naar de Nassaukade kan rijden (van west naar oost) maar niet andersom. Wel is de entree van de parkeergarage vanaf de Nassaukade bereikbaar. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat door de invoering van het eenrichtingsverkeer er meer verkeer over de Nassaukade / Tweede Hugo de Grootstraat en Frederik Hendrikstraat zal rijden. Door de dienst Ruimtelijke Ordening is in een kruispuntberekening aangegeven dat er op de kruising Nassaukade / Tweede Hugo de Grootstraat een extra opstelvak voor rechtsaf moet worden gerealiseerd (zie notitie "Capaciteitonderzoek van het kruispunt Nassaukade - 2^e Hugo de Grootstraat bij de variant prognose 2024 met garage en eenrichtingsverkeer", d.d. 20 augustus 2013). Dit opstelvak is fysiek inpasbaar. Geconcludeerd kan worden dat het invoeren van het eenrichtingsverkeer (in combinatie met de parkeergarage) verkeerskundig inpasbaar is.

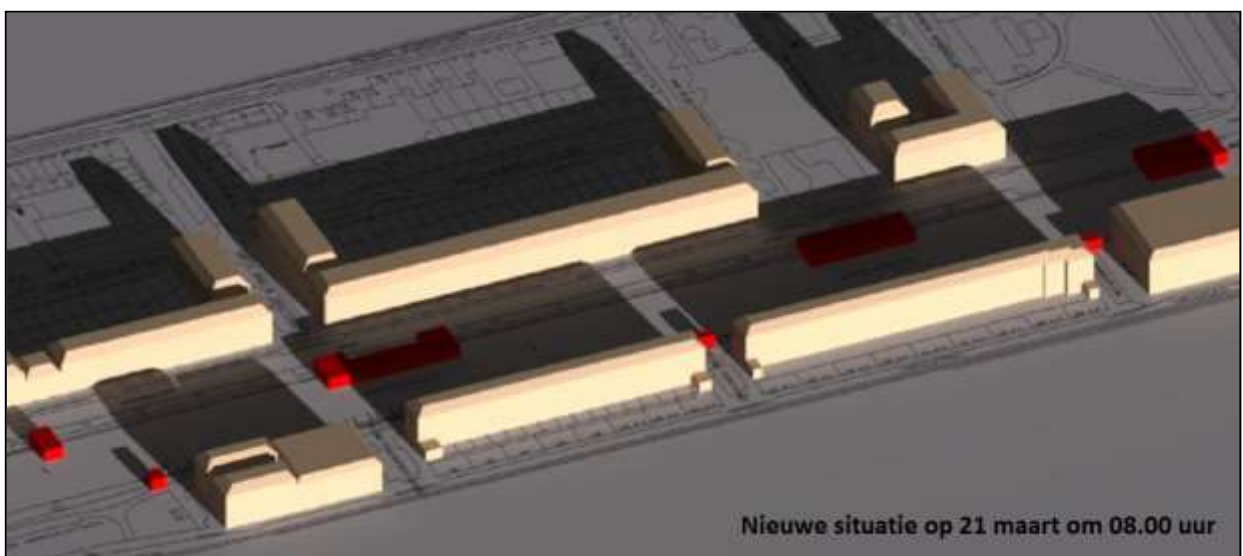
Omdat de Nassaukade onderdeel is van het Hoofdnet Auto is de voorgestelde aanpassing aan de Nassaukade alsmede het eenrichtingsverkeer bij het Frederik Hendrikplantsoen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deze heeft inmiddels positief geadviseerd.

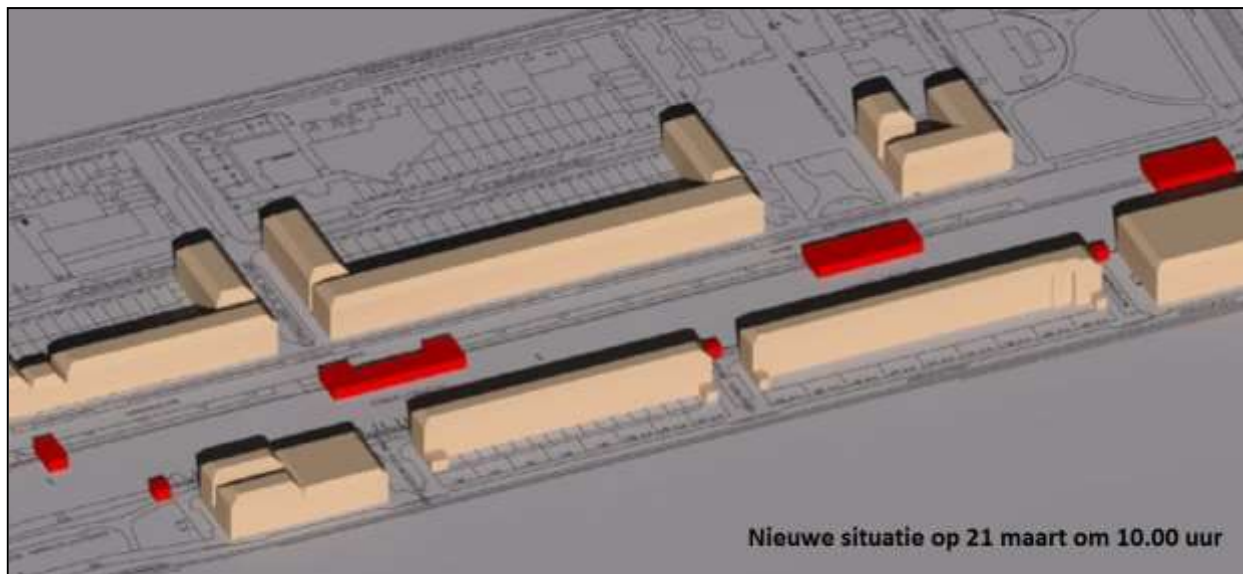
3.8 Effecten op de bezonning van omliggende panden

De entreevoorzieningen voor voetgangers worden aan de zijde van de Marnixkade op de kade gebouwd. Aan de zijde van de Nassaukade kunnen de entreevoorzieningen zowel in het water als op de kade worden gebouwd. In beide gevallen geldt een maximum oppervlak per entreegebouw van 35 m² en een maximale bouwhoogte van 4,50 meter. Op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn zeven zones aangegeven waarbinnen maximaal zes entreegebouwen mogen worden gebouwd. In een schaduwstudie (zie bijlagen bij de toelichting) zijn de effecten van de nieuwe bebouwing op de bestaande panden langs de Nassaukade en de Marnixkade in beeld gebracht. Daarbij zijn zowel de maatgevende data (21 maart / 21 september) als de zomer (21 juni) en winter (21 december) beschouwd.

Effecten op de bebouwing aan de Nassaukade

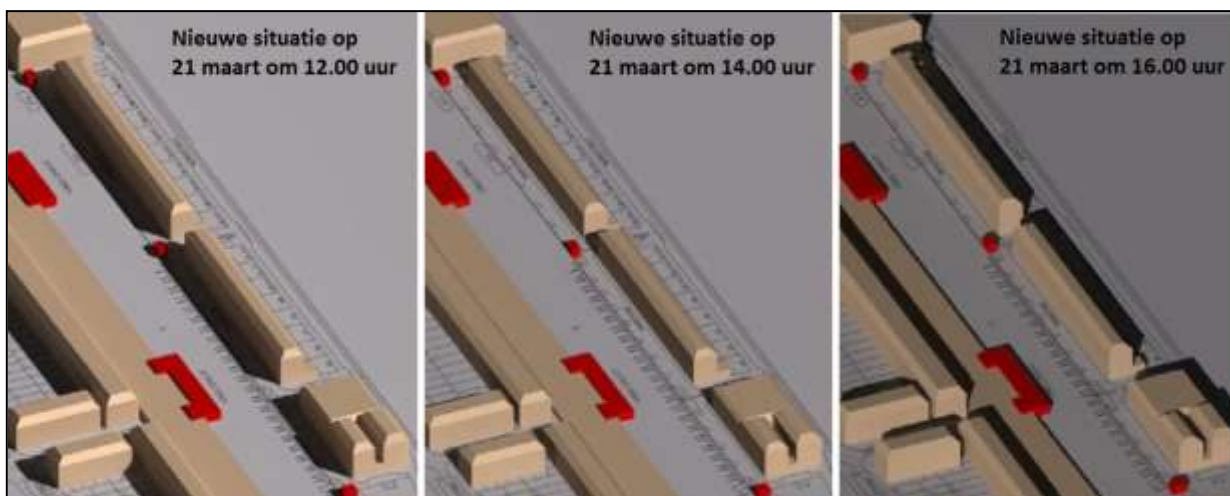
Door de ligging van de entreegebouwen ten opzichte van de bestaande woningen aan de Nassaukade zal eventuele extra schaduw alleen in de ochtenduren optreden. Uit de schaduwstudie blijkt dat de entreevoorzieningen voor voetgangers niet zorgen voor extra schaduw op de woningen langs de Nassaukade. Op de afbeeldingen is dit weergegeven





Effecten op de bebouwing aan de Marnixkade

Aan de zijde van de Marnixkade treden eventuele effecten pas op na het middaguur. Uit de schaduwstudie blijkt dat als gevolg van de ligging, de omvang en de bouwhoogte van de entreevoorzieningen er niet of nauwelijks sprake is van extra schaduw bij de bestaande woningen aan de Marnixkade. Op de onderstaande afbeeldingen is dit weergegeven.



Aan de zijde van de Marnixkade liggen twee woonschepen. Dit zelfde aantal woonschepen zal in de uiteindelijke situatie ook aan de Marnixkade liggen, maar mogelijk op een andere locatie. Uit de schaduwstudie blijkt dat aan de zijde van de Marnixkade vooral de huidige bebouwing zorgt voor schaduw op het water en daarmee op de woonschepen. De extra schaduw als gevolg van de entreevoorzieningen is beperkt.

3.9 Ligplaatsen

Uitgangspunt in de planvorming is dat de verschillende ligplaatsen (woonschepen, jachthaven, passagiersvaartuigen) na de bouw van de parkeergarage terugkeren. Omdat de exacte locatie iets anders kan zijn dan in de huidige situatie is in dit bestemmingsplan voor deze functies een zone opgenomen waarbinnen de functies zijn toegestaan. Uitgangspunt daarbij is dat, net als in de huidige situatie, de jachthaven en de woonboten aan de zijde van de Marnixkade terugkeren en de ligplaatsen voor pleziervaartuigen en passagiersvaartuigen aan de zijde van de Nassaukade.

3.10 Wandelboulevard langs de Nassaukade

Met de bouw van de parkeergarage worden de parkeerplaatsen aan de Nassaukade aan de zijde van het water opgeheven. Op deze wijze wordt ruimte gemaakt voor een doorgaande wandelroute langs het water.

4. PLANKADER

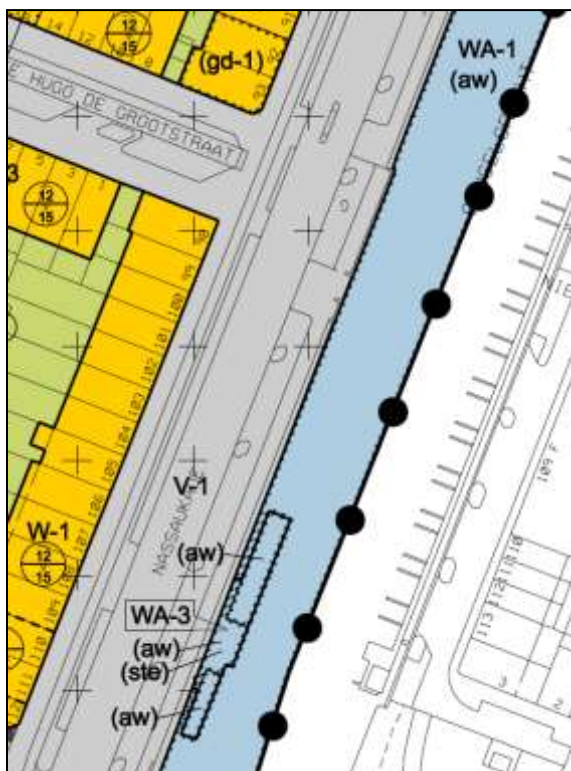
4.1 Voorheen geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied golden voor de vaststelling van het nu voorliggende bestemmingsplan twee bestemmingsplannen: Westerpark Zuid en Jordaan 1999.

Westerpark Zuid

Het bestemmingsplan Westerpark Zuid is op 18 november 2008 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel West vastgesteld en op 7 juli 2009 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Het grootste deel van het water is bestemd als "Water-1" (water zonder woonboten). Naast water zijn oevervoorzieningen en waterstaatkundige werken toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding "steiger" zijn ook steigers toegestaan.

Aan de zijde van de Nassaukade zijn op enkele plekken ligplaatsen voor passagiersvaartuigen toegestaan. Deze plekken zijn bestemd als "Water-3" (water met passagiersvaartuigen). Naast water zijn oevervoorzieningen, waterstaatkundige werken en ligplaatsen voor passagiersvaartuigen met bijbehorende bergingen en nevenruimten toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding "steiger" zijn ook steigers toegestaan.



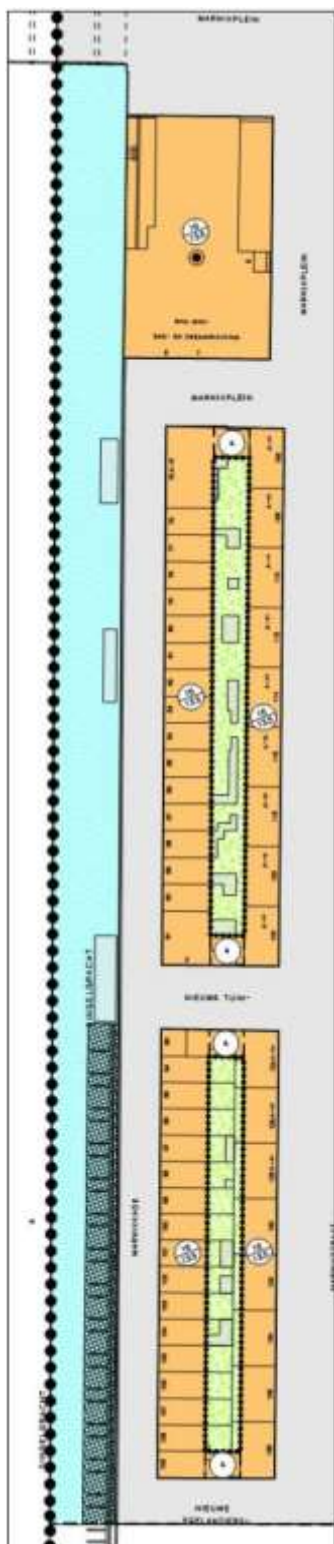
Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan Westerpark Zuid.

Het hele water is voorzien van de aanduiding "archeologische waarde". In de regels is hiervoor een vergunningenstelsel opgenomen. Voor het uitvoeren van grondbewerkingen met een oppervlak van meer dan 500 m² of het aanbrengen van kabels en leidingen op een diepte van 3 meter of meer geldt een vergunningplicht. Deze verplichting geldt niet als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat er een lage archeologische verwachting is. Indien de vergunning nodig is, kunnen er voorschriften aan worden verboden: de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden, de verplichting tot het doen van opgravingen of de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door dagelijks bestuur bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Het Frederik Hendrikplantsoen is bestemd als “Groenvoorzieningen”. Naast groenvoorzieningen zijn ook speelvoorzieningen, fiets- en voetpaden, oevervoorzieningen, water en kunstuitingen toegestaan.

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

Jordaan 1999



Voor de westelijke binnenstad is op 7 februari 2013 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld door de stadsdeelraad van het stadsdeel Centrum. Bij de begrenzing is al rekening gehouden met het nu voorliggende bestemmingsplan. Voor een deel van het water van de Singelgracht alsmede de Marnixkade geldt daarom nog het bestemmingsplan Jordaan 1999.

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

Het water van de Singelgracht is bestemd als “Waterweg / gracht”. Aan de Marnixkade zijn op grond van het geldende bestemmingsplan op drie plekken ligplaatsen voor woonboten of bedrijfsvaartuigen toegestaan. In het water tegenover Marnixkade 93-113 is een jachthaven toegestaan, waarbij aanmeerplaatsen voor pleziervaartuigen mogen worden gerealiseerd.

-  LIGPLAATS WOONBOTEN /BEDRIJFSVAARTUIGEN TOEGESTAAN
-  STEIGER TOEGESTAAN
-  JACHTHAVEN TOEGESTAAN
-  OPENBAAR GROEN
-  OPENBARE RUIMTE
-  WATERWEG / GRACHT

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

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

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

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

Conclusie

Het realiseren van een ondergrondse parkeergarage in het water van de Singelgracht is op grond van het bestemmingsplan Jordaan 1999 mogelijk na wijziging van het bestemmingsplan. Omdat de parkeergarage niet kan worden gerealiseerd binnen de bepalingen van het aangrenzende bestemmingsplan Westerpark Zuid is het nodig om voor de parkeergarage een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

4.2 Europees beleid en Rijksbeleid

Unesco

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

De zeventiende-eeuwse grachtengordel vormt de zogenoemde kernzone (de 'property'), het gebied dat is geplaatst. De overige delen van de historische binnenstad binnen de Singelgracht vormen de bufferzone. De bufferzone is aangewezen als een extra beschermingsgebied om de kernzone. De “Universal Value” van de property mag niet worden bedreigd. De kern- en bufferzone liggen beide in het beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam. De grenzen van de bufferzone komen overeen met de grenzen van het beschermde stadsgezicht.

Het gebied rond de Marnixkade ligt in de bufferzone.



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

Beschermd stadsgezicht

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

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

Vanuit het Beschermd Stadsgezicht gezien moet terughoudend worden omgegaan met bebouwing in het water van de Singelgracht aan de zijde van de Marnixkade. Daarom is in dit bestemmingsplan ervoor gekozen om de entreevoorzieningen voor voetgangers aan de zijde van de Marnixkade te realiseren op de kade in plaats van in het water en de omvang zo beperkt mogelijk te houden.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om aan de zijde van de Nassaukade de entreevoorzieningen zowel in het water als op de kade te realiseren. Deze entreevoorzieningen bevinden zich buiten het beschermde stadsgezicht. Er moet van uit worden uitgegaan dat de begrenzing van het beschermde stadsgezicht zodanig is gekozen als nodig is voor de handhaving van het te beschermen stadsbeeld, ook van buitenaf. De gevolgen van daarbuiten vallende bebouwing voor het beschermde stadsgezicht kunnen slechts samen met alle andere belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden betrokken. De entreevoorzieningen aan de zijde van de Nassaukade kunnen worden gebouwd in het water met een maximale omvang van 35 m² en een maximale bouwhoogte van 4,50 meter. De entreevoorzieningen hebben als gevolg van de positionering en de omvang geen significante invloed op de zichtlijnen vanuit de binnenstad. Evenmin wordt de historische bebouwing en de historisch-ruimtelijke structuur van het beschermde stadsgezicht door de positie van de entreevoorzieningen aan de Nassaukade aangetast.

Dat wat ten aanzien van het Beschermd stadsgezicht geldt, geldt in sterkere mate voor de aanwijzing van de 17e eeuwse grachtengordel tot UNESCO werelderfgoed. Daarbij is van belang dat de entrees niet zijn gelegen in de kernzone, maar op aanzienlijke afstand daarvan, en zelfs buiten de bufferzone.

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

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure. In het kader van dit bestemmingsplan is in samenwerking met de waterbeheerder Waternet een watertoets opgesteld en zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de parkeergarage op de waterhuishouding. Zie hiervoor hoofdstuk 4.

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

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

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de bouw van een parkeergarage in stedelijk water en treft daarmee geen landelijke belangen.

4.3 Provinciaal beleid

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

4.4 Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het “Waterbeheerplan AGV 2010-2015, Werken aan water in en met de omgeving”. In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook is aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema’s zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

4.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040, ‘Economisch sterk en duurzaam’

De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld. In de Structuurvisie is aangegeven dat er wordt gestreefd om waar mogelijk straten te herinrichten ten gunste van verblijfsruimte en voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. De mate waarin dat mogelijk is, staat of valt met het kunnen bieden van alternatieve parkeervoorzieningen voor auto’s onder de grond, in gebouwen of op afstand, zoals parkeergarages in de Singelgrachtzone. De benodigde investeringen hiervoor zijn hoog en zullen voor het grootste gedeelte moeten worden gedekt met inkomsten uit betaald parkeren en parkeervergunningen. Het realiseren van een parkeergarage onder de Singelgracht past derhalve binnen de kaders van de Structuurvisie.

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

Nota ruimtelijke randvoorwaarden Singelgracht (2003)

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

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

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

Zoals in de Nota is aangegeven wordt uitgegaan van de bouw van een aantal parkeergarages in de Singelgrachtzone. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de ontsluiting van het autoverkeer aan de buitenring-zijde moet worden gerealiseerd. De voetgangersvoorzieningen mogen niet in het Tweede Marnixplantsoen worden gebouwd. Bij de positionering van de entreevoorzieningen voor voetgangers moet rekening worden gehouden met zichtlijnen, vooral bij de zijstraten en de bruggen. Bij plaatsing van de voetgangersvoorzieningen langs of op de promenade krijgt de promenade een extra functie en dus meer betekenis, de voorzieningen moeten opgenomen worden in het stramien van de bomen.

De parkeergarage waar het nu voorliggende bestemmingsplan betrekking op heeft past binnen de kaders van de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgracht en de daarin beschreven ambitie om een groene/recreatieve route langs de Singelgracht te realiseren.

In de nota is aangegeven dat het oppervlakte water behouden moet blijven en de entreevoorzieningen dus niet in het water moeten worden gebouwd. Van dit uitgangspunt wordt in de huidige planvorming mogelijk afgeweken, doordat aan de zijde van de Nassaukade de drie of vier entreevoorzieningen (maximaal 35 m² per gebouw) zowel op de kade als in het water worden toegestaan. Het toestaan van de entreevoorzieningen in het water is om financiële redenen toegestaan. In de paragrafen 3.3. en 4.2 is al aangegeven dat dit geen gevolgen heeft voor de wezenlijke cultuurhistorische waarden.

Ten aanzien van voetgangersentrees is in de Nota aangegeven dat rekening moet worden gehouden met zichtlijnen bij zijstraten en bruggen. De vormgeving van de entreevoorzieningen voor voetgangers moet zo minimaal en transparant mogelijk zijn. Aan de kades moeten de entreevoorzieningen worden opgenomen in het ritme van de bomen in de huidige parkeerzone. De entreevoorzieningen voor voetgangers langs de Singelgracht worden geplaatst op de kade in het stramien van de bomen. Aan de zijde van de Nassaukade wordt een voetgangerspromenade gemaakt.

Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015

Op gemeentelijk niveau geldt *Breed Water, plan gemeentelijke watertaken 2010-2015*. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit onderliggend "Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015" staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Afvalwater en de grondwaterzorgplicht worden uitgevoerd door Waternet. Voor de Singelgrachtgarage Marnix is de grondwaterzorgplicht van belang. Deze stelt aan ontwikkelplannen de voorwaarde dat de grondwatersituatie in de bestaande omgeving niet mag verslechteren als gevolg van de ontwikkelplannen. In hoofdstuk 4 wordt hier dieper op in gegaan.

Watervisie Amsterdam

In de Watervisie is het beleid voor de verschillende wateren in Amsterdam beschreven. Voor de grachten (waaronder de Singelgracht) is het uitgangspunt dat de grachten beschikbaar en bereikbaar blijven voor diverse soorten boten, zowel de pleziervaartuigen als rondvaartboten. Uitgangspunt is dat de Singelgracht bereikbaar blijft voor de genoemde boten.

Varen in Amsterdam 2.1 en Regeling Passagiersvaart 2013

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

4.6 Relevant stadsdeelbeleid

Per 1 mei 2010 is een aantal stadsdelen, waaronder Westerpark, gefuseerd in het nieuwe stadsdeel West. Totdat het stadsdeel West nieuw beleid vaststelt, is het beleid van de voormalige stadsdelen van kracht. Aangezien de Singelgrachtgarage Marnix in het voormalige stadsdeel Westerpark ligt, is in deze paragraaf het beleid van het voormalig stadsdeel Westerpark beschreven.

Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de Stadsdeelraad van Westerpark het wegcategoryeringsplan "Duurzaam Veilig Stadsdeel Westerpark" vastgesteld. Daarin zijn wegen onderverdeeld in "erftoegangswegen" (30 kilometer zones), "gebiedsontsluitingswegen" (ontsluitingen tussen verblijfsgebieden) en "stroomwegen" (zoals ring A10). In Westerpark zijn uitsluitend erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. De Nassaukade is onderdeel van het hoofdnet auto en daarmee ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Ook het Frederik Hendrikplantsoen en Frederik Hendrikstaat zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg.

Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020

Op 5 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel West ingestemd met de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020. Doelstellingen in het beleid zijn het verminderen van het aantal parkeervoorzieningen in drukke woongebieden, minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een parkeerplaats) en meer parkeren aan de rand van het stadsdeel. Uitgangspunt is dat parkeren in drukke woongebieden geen recht is, maar een keuze. Met behulp van verschillende stimuleringsmaatregelen en het aanbieden van mobiliteitsalternatieven wil het stadsdeel invloed uitoefenen op de individuele mobiliteitsbehoefte, zoals het al dan niet eigen autobezit, het gebruik van de auto en de locatie waar men de auto parkeert.

Uitgangspunt in de parkeernota is de bouw van de Singelgrachtgarage met 400 parkeerplaatsen voor stadsdeel West. In de openbare ruimte wordt hetzelfde aantal

parkeerplaatsen opgeheven, zodat ter plaatse de kwaliteit van de openbare ruimte kan worden verbeterd.

Groenstructuurplan West

De stadsdeelraad heeft op 17 juli 2012 de Groenstructuurplan West vastgesteld. Dit structuurplan bevat een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve visie op het groen in stadsdeel West.

Het stadsdeel West heeft een aantal groenvoorzieningen met potentie om de enorme druk op populaire stadsparken binnen of buiten het stadsdeel op te vangen. Het in stadsdeel Nieuw-West gelegen Rembrandtpark ligt het meest voor de hand. Maar ook het relatief ongebruikte Frederik Hendrikplantsoen komt in aanmerking.

Het Frederik Hendrikplantsoen ligt tussen stadsdeel Centrum en West in een dicht bebouwd stedelijk gebied met weinig groenvoorzieningen. Desondanks wordt het plantsoen maar weinig gebruikt. Het plantsoen maakt onderdeel uit van de belangrijke stedenbouwkundige Singelgrachtzone en in de visie op de Singelgracht kan het beschouwd worden als 'parel'. Het plantsoen wordt door omwonenden gebruikt als speel-, ontmoetings- en hondenuitlaatplek, maar heeft potentie om een betekenis te krijgen voor de stad. Op dit moment wordt de herinrichting van het park voorbereid. De raad heeft hiervoor in 2012 kaders vastgesteld. De doorsnijding van het park door weg en traminfrastructuur maakt het een complexe opgave.

Waterkaart Westerpark 2006

Het Dagelijks Bestuur heeft in zijn vergadering van 18 juli 2006 de Waterkaart Stadsdeel Westerpark 2006 vastgesteld. Deze nota biedt een overzicht van de ruimtelijke invulling van het water binnen het stadsdeel voor wat betreft de ligplaatsen voor pleziervaartuigen en passagiersvaartuigen. De bouw van de parkeergarage heeft niet tot gevolg dat de huidige ligplaatsen voor woonboten en pleziervaartuigen komen te vervallen, behoudens de periode dat de parkeergarage wordt gebouwd.

Bestemmingsplan Water

Op 26 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel Centrum het bestemmingsplan "Water" vastgesteld. Sinds 16 november 2012 is het bestemmingsplan in werking en met ingang van 20 november 2013 onherroepelijk. Het plan regelt de balans tussen wonen, werken, transport en voor een beperkt gedeelte de recreatie op het water in het stadsdeel, rekening houdend met de unieke historische binnenstad. Het netjes en zorgvuldig reguleren van voornamelijk het gebruik van het water is voor iedereen van belang. Verder beoogt het bestemmingsplan meer ruimte te creëren in de drukke rakken, meer zicht op het Amsterdamse culturele erfgoed, herstel van de transportfunctie van het water en een verbetering van de leefbaarheid, de veiligheid en de waterkwaliteit.

Het plangebied van het bestemmingsplan "Water" omvat al het oppervlaktewater van het stadsdeel, met uitzondering van het zogenaamde Natte Damrak. De plangrenzen worden bepaald door de grens tussen land en water. Uitzonderd zijn gebieden die onder de grootstedelijke bevoegdheid van de centrale stad vallen, dan wel onder de bevoegdheid van stadsdeel West. Het gebied rond de Singelgrachtgarage valt daaronder.

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum beschikt over de bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen om de verplaatsing van woonboten en/of bedrijfsvaartuigen mogelijk te maken. De wijzigingsbevoegdheid ziet daarbij op het wijzigen van de aantallen. De

wijzigingsbevoegdheid is nodig om een aantal doelstellingen van het bestemmingsplan te kunnen verwezenlijken. Het gaat daarbij om:

1. het oplossen van nautische knelpunten (Snoekjesgracht), waardoor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer over het water wordt bevorderd;
2. het mogelijk maken van verplaatsingen uit het gevoelige gebied en uit de drukke rakken;
3. het mogelijk maken van verplaatsingen uit een zichtlijn of om 10 meter afstand tot historische bruggen te realiseren.

De wijzigingsbevoegdheid is in het nu voorliggende bestemmingsplan "Singelgrachtgarage Marnix" niet opgenomen, omdat de punten 1 t/m 3 in dit gedeelte van de Singelgracht niet aan de orde zijn.

Uitgangspunt in het bestemmingsplan "Water" is dat geen nieuwe ligplaatsen worden gecreëerd. Om uitvoering te geven aan de genoemde doelen, zijn in het bestemmingsplan "Water" locaties aangegeven waar zogenaamde alternatieve ligplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Deze locaties bevinden zich vooral in het oostelijk deel van de binnenstad. Hoewel het water van de Singelgracht ter hoogte van de Singelgrachtgarage buiten de grenzen van dit bestemmingsplan "Water" ligt, zijn de uitgangspunten van het bestemmingsplan "Water" ook toegepast op het nu voorliggende bestemmingsplan "Singelgrachtgarage Marnix". Zo is het bestaande aantal ligplaatsen voor woonschepen en pleziervaart vastgelegd. Er wordt een beperkte uitbreiding van het aantal ligplaatsen (8) toegestaan, op voorwaarde dat deze worden gerealiseerd ter plaatse van het huidige werkschip. De totale lengte van de jachthaven langs de kade neemt hierdoor niet toe.

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan Water is aangegeven is het algemene uitgangspunt om het water zoveel mogelijk vrij te houden van bebouwing. Hoewel het bestemmingsplan Water niet van toepassing is op dit stuk van de Singelgracht is dit uitgangspunt aangehouden door zo terughoudend mogelijk te zijn met het toestaan van bebouwing in het water. Aan de zijde van de Marnixkade wordt nieuwe bebouwing uitgesloten, aan de zijde van de Nassaukade worden maximaal vier nieuwe entreegebouwen voor voetgangers mogelijk gemaakt.

5. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

5.1 Geluid

De parkeergarage onder de Singelgracht wordt gerealiseerd voor bewoners en gebruikers van het omliggende gebied. Omdat door de bouw van de parkeergarages verkeersstromen wijzigen, is door M+P Raadgevende Ingenieurs B.V. (rapport "Onderzoek geluidbelasting bestemmingsplan Singelgrachtgarage", 17 september 2013, zie bijlagen bij de toelichting) onderzocht of er bij de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in de omgeving (woningen en onderwijsvoorzieningen) sprake is van een toename van de geluidbelasting waardoor er sprake zou kunnen zijn van "reconstructie" in het kader van de Wet geluidhinder. Indien dat aan de orde is, is in het kader van het bestemmingsplan een hogere waarde procedure nodig.

In het onderzoek is geconcludeerd dat de realisatie van een parkeergarage onder de Singelgracht ter plaatse van de Marnixstraat en het Frederik Hendrikplantsoen in de toekomst niet zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting op omliggende geluidgevoelige bestemmingen. Vanwege een algemeen voorziene afname van de verkeersintensiteit en vanwege de invloed van het tramverkeer is de invloed van de parkeergarage zeer beperkt. Ook de geluidsbelasting die is toe te schrijven aan directe hinder vanwege de inrit van de parkeergarage blijft onder de grenswaarden van het Activiteitenbesluit.

5.2 Bodem

Door Oranjewoud is onderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit (rapportage "Verkenkend (water)bodemonderzoek Singelgracht", Oranjewoud 6 december 2013).

Bodemopbouw, veldwaarnemingen en grondwater

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

Veldwaarnemingen

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

Kwaliteit en hergebruiksmogelijkheden grond, grondwater en waterbodem

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

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

Op voorwaarde dat de aangegeven veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen vormt de kwaliteit van de bodem geen belemmering voor het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden.

Aanbevelingen

De resultaten van het onderzoek vormen geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Het 'tijdelijk' uitnemen van grond en/of baggerspecie ten behoeve van de werkzaamheden is toegestaan. De voorwaarde hierbij is dat er geen bewerking plaatsvindt (zoals zeven) en dat de grond en/of de baggerspecie op of nabij dezelfde plaats en onder dezelfde condities opnieuw in dezelfde toepassing wordt teruggebracht. Eventueel overtollige grond en/of baggerspecie dient te worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Indien bij de werkzaamheden een grond- of baggeroverschot ontstaat, dient dit van de locatie te worden afgevoerd. Het onderhavige (indicatieve) onderzoek is niet geschikt om een definitieve uitspraak te doen over de hergebruikmogelijkheden van de grond. De grond en de baggerspecie kunnen worden afgevoerd naar een erkende verwerker. De grond kan eventueel ook elders binnen de gemeente Amsterdam worden toegepast, binnen het gebied van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam.

5.3 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een bestemmingsplan toestaat.

Door M+P (rapport "Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Singelgrachtgarage", 17 september 2013) is onderzocht of met de bouw van de parkeergarage aan de Wet milieubeheer wordt voldaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de voor de maatgevende stoffen optredende concentraties in 2013, 2015, 2018 en 2024 voor wat de luchtkwaliteit betreft beoordeeld.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor twee verkeerskundige toekomstvarianten opgegeven door DIVV: een variant met tweerichtingenverkeer en een variant met eenrichtingsverkeer op het Frederik Hendrikplantsoen. In de tweerichtingenvariant kan het verkeer vanaf het Frederik Hendrikplantsoen vanuit beide rijrichtingen de garage in en uit rijden. In de variant met eenrichtingsverkeer is het voor het verkeer over het Frederik Hendrikplantsoen alleen mogelijk om vanuit de oostelijke rijrichting in en uit te rijden. Uit de berekeningen blijkt dat ter plaatse van het bestemmingsplan geen grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden overschreden. Bovendien blijkt dat voor de belangrijkste stoffen NO₂ en PM 10 in alle jaartallen en beide planvarianten de berekende concentraties onder de gestelde grenswaarden blijven en naar de toekomst toe afnemen. Op basis van het bovenstaande is er, vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit geen bezwaar om de parkeergarage onder de Singelgracht te realiseren.

Luchtkwaliteit parkeergarage

Moderne parkeergarages worden - onder andere om de luchtkwaliteit te waarborgen - veelal gebouwd volgens de eisen uit de NEN 2443 – "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages". Indien een parkeergarage volgens de NEN 2443 gebouwd is, hoeft

deze conform de *Handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit* niet getoetst te worden aan de *Wm*. De parkeergarage wordt volgens de genoemde norm gebouwd.

Door Deerns Raadgevende Ingenieurs B.V. (rapportage d.d. 1 november 2013) is onderzocht of de parkeergarage inclusief de in- en uitrit alsmede de ventilatievoorziening voldoen aan de bepalingen in de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit. In het Activiteitenbesluit is aangegeven aan welke technische eisen een parkeergarage moet voldoen. Voor de luchtafvoer geldt dat de lucht op 5 meter boven straatniveau moet worden afgevoerd. Indien er binnen 25 meter van de uitblaasopening een gebouw ligt, moet de afvoer tenminste twee meter boven de daklijn van dat gebouw uitkomen. Afwijken hiervan is mogelijk als een gelijkwaardige oplossing door het bevoegde gezag is goedgekeurd. In geval van de Singelgrachtgarage wordt afgeweken door de uitblaasvoorziening aan de Singelgracht bij het Tweede Marnixplantsoen te realiseren. Het bevoegde gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) heeft met deze oplossing ingestemd. In het onderzoek is aan de hand van een gedetailleerd luchtstromenonderzoek (CFD onderzoek) geconcludeerd dat het luchtafvoersysteem voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

Besluit gevoelige bestemmingen

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

Beleid gemeente Amsterdam

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

5.4 Externe veiligheid inrichtingen

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

5.5 Externe veiligheid transport

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

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

5.6 Luchthavenindelingbesluit

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

Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen). Op grond van het Luchthavenindelingbesluit geldt voor het gebied rond de Singelgrachtgarage een maximale bouwhoogte van 150 meter. Het bestemmingsplan staat nergens gebouwen toe die hoger zijn dan de 150 meter, dus het bestemmingsplan is in overeenstemming met het LIB.

5.7 Watertoets

In overleg (watertoets) met de waterbeheerder, Waternet is vastgesteld wat de gevolgen van de in parkeergarage zijn op de waterhuishouding in het gebied (rapport "Wateradvies Marnixgarage", Ingenieursbureau Amsterdam, 12 december 2013)

Keur AGV 2011

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

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

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden

verleend. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. In de Beleidsregels Keurvergunningen is aangegeven onder welke voorwaarden de keurvergunning wordt verleend.

Beschrijving huidige watersysteem

De Singelgracht maakt deel uit van de Stadsboezem waarin een oppervlaktewaterpeil (streefpeil) van NAP -0,4 m wordt gehandhaafd. De Singelgracht speelt een belangrijke rol in de doorspoeling van de Amsterdamse grachtengordel. Bij gemaal Zeeburg wordt enkele malen per week water ingelaten en door de grachten gestuwd met behulp van diverse sluizen en stuwen. De Singelgracht ligt op de hoofdroute van de doorspoeling. De Singelgracht is ook een doorvaart route voor recreatievaart en rondvaartboten. Daarnaast liggen er een aantal steigers, een jachthaven en woonboten in dit rak van de Singelgracht.

Effecten van de Singelgrachtgarage Marnix op de wateraspecten

Oppervlaktewater

In de eindsituatie heeft de Singelgrachtgarage Marnix geen invloed op de doorstroming van het oppervlaktewater. Het dak van de Singelgrachtgarage Marnix bevindt zich op NAP -3,4 meter. Omdat dit in afwijking is van de Keur heeft nader overleg met Waternet plaatsgevonden. Op 8 mei 2012 heeft Waternet schriftelijk aangegeven in te stemmen met de afwijking van de Keur. De Singelgracht stroomt ongehinderd over de parkeergarage heen. Voor de kwaliteit van het oppervlaktewater moet rekening gehouden worden met de materiaalkeuze van de constructie. Er mogen geen materialen worden gebruikt die kunnen uitlogen en daarmee de waterkwaliteit beïnvloeden.

Waterberging

De entreevoorzieningen aan de zijde van de Marnixkade worden gebouwd op de kade. Aan de zijde van de Nassaukade kunnen de entreevoorzieningen zowel in het water als op de kade worden gebouwd. In geval de entreevoorzieningen volledig in het water worden gebouwd wordt het water maximaal 105 m² (3x35 m²) kleiner. Het gedempte oppervlaktewater zal één-op-één worden gecompenseerd in de vorm van nieuw open water binnen dezelfde boezem. Bij het Frederik Hendrikplantsoen is sprake van een toename van verharding als gevolg van de aanleg van de in- en uitrit, maar dit is minder dan 1.000 m². Er is voor deze toename geen compensatie in de vorm van nieuw open water nodig.

Grondwater

De huidige oevers en kadeconstructies worden niet gewijzigd, met uitzondering van de kade bij voetgangersingangen en de ventilatievoorzieningen. Het grondwaterpeil verandert hierdoor met maximaal 0,05 meter. Deze verandering heeft geen negatieve effecten tot gevolg voor funderingen of bomen. De parkeergarage zelf oefent geen invloed uit op de freatische grondwaterstroming. De damwanden van de Singelgrachtgarage Marnix hinderen het grondwater in het 1^e watervoerende pakket niet. Een 3- of 4-laagse variant van de Singelgrachtgarage Marnix (tot een maximale diepte van NAP -20 m) eveneens niet. De parkeergarage leidt niet tot opstuwning van het freatische en het diepe grondwater.

Hemelwater

De Singelgrachtgarage Marnix bevindt zich in zijn geheel onder het oppervlaktewater in de Singelgracht en heeft dus in de eindsituatie geen invloed op het hemelwatersysteem of de

afvoer ervan. In de huidige situatie wordt het hemelwater via HWA uitlaten geloosd op de Singelgracht. Deze wijze van afvoeren blijft na de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix ongewijzigd. Er worden voorzieningen getroffen om de instroom van water in de parkeergarage tijdens een „water op straat” situatie te voorkomen.

Waterkeringen

In de omgeving van de Singelgrachtgarage Marnix bevinden zich momenteel geen waterkeringen en er zijn thans geen plannen voor een waterkering op deze locatie.

Riolering

De in dit rak aanwezige overstorten en zinker van het vuilwaterriool (DWA) en de uitlaten van het hemelwaterriool (HWA) moeten als gevolg van de bouw van de parkeergarage mogelijk verplaatst of dicht gezet worden. Indien de overstorten of uitlaten verplaatst worden, dan blijven deze op de nieuwe locatie in de eindsituatie gehandhaafd. De functie van de overstorten en de uitlaten blijft in de eindsituatie behouden.

Persleiding

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

Nautische aspecten

In de eindsituatie belemmert de Singelgrachtgarage Marnix en de bijbehorende in- en uitgangen de doorvaart niet. Waternet heeft aangegeven dat conform de eisen van het doorstroomprofiel van de Singelgracht er een obstakelvrije zone moet zijn van 13 meter. Aan deze voorwaarde wordt met de plaatsing van de entreevoorzieningen en andere bouwwerken voldaan. Het dak van de parkeergarage bevindt zich op NAP -3,4 meter. De Singelgracht is geen hoofdroute voor bedrijfsvaartuigen. De vaardiepte die overblijft is voldoende voor het scheepvaartverkeer dat van dit deel van de gracht gebruik maakt.

Woonboten, jachthaven, steigers

De woonboten, de jachthaven en de steigers die in de huidige situatie in dit rak van de Singelgracht liggen, mogen na de bouw van de parkeergarage terugkeren. Het gebruik en de bewoning van dit rak verandert niet in de eindsituatie.

5.8 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) en de gedragscode van de gemeente Amsterdam van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet.

Bomenonderzoek

Er is onderzoek is gedaan naar de effecten van het toetsontwerp van de parkeergarage op de bestaande bomen langs de Nassaukade, de Marnixkade, het Frederik Hendrikplantsoen en het Tweede Marnixplantsoen (rapport "Boomonderzoek Singelgrachtgarage, actualisatie boomgegevens en uitbreiding onderzoeksgebied", Groenadvies Amsterdam B.V, 4 februari 2014). Over het geheel genomen verkeren de meeste bomen in een redelijke of goede conditie en zullen deze bij ongewijzigde omstandigheden meer dan tien jaar gehandhaafd kunnen worden. Elf bomen zullen tussen 5 à 10 jaar uitvallen en twee bomen binnen 1 à 5 jaar. Bij tien bomen zijn dusdanige gebreken aangetroffen dat hiervoor een nader onderzoek wordt geadviseerd. Door de bouw van de parkeergarage inclusief de in- en uitrit en de entreevoorzieningen voor voetgangers zullen 20 bomen moeten worden gekapt en zullen er drie moeten worden verplaatst. De vermelde aantallen te kappen bomen is een inschatting en het aantal kan nog wijzigen. Het exacte aantal bomen dat niet behouden kan worden zal afhankelijk zijn van het uiteindelijke ontwerp van de garage. Voor bomen die gekapt moeten worden geldt een herplantplicht.

Flora- en faunaonderzoek

Ecologisch onderzoek 2011

Door bureau Els & Linde is in 2011 een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Daarin is gebleken dat aan de kademuur van de Singelgracht verschillende beschermde muurplanten voorkomen. Geadviseerd is om waar mogelijk de intreegebouwen buiten de zones met beschermde muurplanten te plaatsen. Als schade aan de muurplanten i.c. bouwen op een plek waar muurvegetatie voorkomt onvermijdelijk is, is een ontheffing van de Flora en Faunawet nodig of is werken op basis van een goedgekeurde gedragscode vereist. De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in een van de bomen is onwaarschijnlijk. De holten zijn over het algemeen niet geschikt en laanbomen langs een drukke verlichte weg midden in de stad vormen geen optimaal leefgebied. In een van de bomen aan de Nassaukade broed een vogel in de holte. Dat betekent dat eventuele kap van die boom buiten het broedseizoen moet worden uitgevoerd. Er is geen ontheffing noodzakelijk van de Flora en Faunawet, behoudens de eerder genoemde aspecten.

Ecologisch onderzoek 2013

Aangezien het ecologisch onderzoek van Els & Linde twee jaar oud is, is door Bureau NatuurBeleven BV is een geactualiseerd ecologisch onderzoek uitgevoerd (rapport d.d. oktober 2013). Daarin is geconcludeerd dat de conclusies het onderzoek van 2011 nog valide zijn. Er zijn broedende vogels aangetroffen, maar dit zijn geen vogelsoorten waarvan de vaste rust- en verblijfplaatsen het hele jaar beschermd zijn. Het kappen van de bomen waar de vogels broeden mag daardoor alleen buiten het broedseizoen plaatsvinden. Beschermde zoogdieren, reptielen, amfibieën, insecten zijn niet te verwachten. Vissen zijn talrijk aanwezig: de beschermde rivierdonderpad is niet uit te sluiten.

Op de kaden komen drie beschermde plantensoorten voor (tabel 2): tongvaren, steenbreekvaren en gele helmblom. De planten concentreren zich op vier groeiplaatsen die staan aangeduid in het onderzoek. De precieze aanpak van de aanleg van de ondergrondse

parkeergarage is nog niet uitgewerkt. Over de exacte effecten op de groeiplaatsen van beschermde planten valt daarom nu nog weinig te zeggen. Geadviseerd is zoveel mogelijk de kaden met de beschermde planten te ontzien danwel voor aanvang van de werkzaamheden een plan van aanpak te maken om de planten te behouden. Als het niet mogelijk is de planten te behouden, moet een ontheffing worden aangevraagd.

Naar verwachting zal de gracht tijdens de bouw van de garage tijdelijk worden drooggelegd. Op basis van de zorgplicht moet schade aan de visstand zoveel mogelijk worden voorkomen door de bestaande vissen bijvoorbeeld weg te vangen. In dat geval is nader onderzoek naar de rivierdonderpad aanbevolen.

5.9 Cultuurhistorie en archeologie

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

Cultuurhistorie

Voor deze historisch topografische analyse zijn verschillende cartografische bronnen gebruikt, waaronder de kaarten van Van Deventer (1560) en van Mortier, Covens & Zoon (1795), de kadasterkaart uit 1832, de Topografisch Militaire Kaart (1854) en de kaart van Van der Stok (1881).

Ontginning

Het plangebied Singelgrachtgarage Marnix maakte tot het begin van de 17de eeuw deel uit van het plattelandgebied dat buiten de stad was gelegen. Pas aan het eind van de 19de eeuw zou het een volwaardig onderdeel van de stedelijke bebouwing worden. Het plangebied is onderdeel van de voormalige Sloterdijker Binnenpolder, het polderland ten westen van Amsterdam dat deel uitmaakte van het Amstelland, het veengebied rond de Amstel. De ontginning van het veengebied startte in de 11de of 12de eeuw, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen (weren) werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Aangezien de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar werden ter bescherming achter- en zijkaden aangelegd. Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door. Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur. Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen. Dit zogenaamde slagenlandschap is nog duidelijk te zien op historische kaarten.

De Kostverlorenvaart vormde een natuurlijke barrière en was bepalend voor de lengte van de kavels. Dit is zichtbaar in de oriëntatie van de weren aan de westzijde van deze vaart. Deze volgden de Slotense oriëntatie en stonden haaks op de kavels aan de oostzijde van de Kostverlorenvaart.

Deze beide patronen zijn vandaag de dag nog terug te vinden in de straatplannen ten zuiden van de Hugo de Grootgracht en van de Jordaan.



3 Het plangebied (rood omlijnd) op de TMK uit 1854 met de bolwerken Rijkeroord (1) en Slotermeer (2)

Stadswal

In 1613 vond een stadsuitbreiding plaats (de Derde Uitleg) waarbij een nieuw stedelijk gebied aan de westzijde van de stad werd gerealiseerd van de Herengracht tot de huidige Singelgracht. De Singelgracht was een verdedigingsgracht en onderdeel van de nieuwe versterking van de stad die bestond uit een aarden stadswal met 11 bolwerken vanaf het IJ tot aan de tegenwoordige Leidsegracht. Een deel van deze Singelgracht annex stadsverdediging is onderdeel van het plangebied.

Met de daaropvolgende Vierde Uitleg van 1663 werd de stadswal doorgetrokken over de Amstel naar het oosten. Uiteindelijk kwam zo een stadsverdedigingswerk tot stand met 26 vijfhoekige bolwerken die onderling waren verbonden door wallen. Deze markante halfcirkelvormige ommuring markeerde tot het einde van de 19de eeuw de buitenring van de stad. Twee van deze bolwerken van de Derde Uitleg, de bolwerken Slotermeer en Rijkeroord, liggen ook binnen het plangebied. De bolwerken hadden een strategische militaire functie en werden, benut als standplaats voor windmolens, omdat deze hier, hoog gelegen en aan de rand van de stad, goed wind konden vangen. Op bolwerk Slotermeer stond de molen Hooiberg, die in 1614 eerst als gortmolen functioneerde, toen van 1682 tot 1856 als moutmolen voor de bierbrouwerijen en tenslotte tot 1871 als korenmolen. Op het bolwerk Rijkeroord werd in 1614 korenmolen de Bloem opgericht.



4 Het plangebied (rood omlijnd) op de kaart van Mortier en Covens uit 1795 Het noorden is beneden

Houtzaagmolens

De florerende scheepvaart in de 17de eeuw en de daaraan gerelateerde behoefte aan scheepshout, was een belangrijke impuls voor de oprichting van een houtzagerscompagnie in 1630. Het stadsbestuur wees de compagnie gunstig gelegen terreinen buiten de stad toe voor de bouw van houtzaagmolens. Tevens werd een verbod op de invoer van gezaagd hout ingesteld. Met name in het westelijke buitengebied, waar de westenwind domineerde, verrezen veel houtzaagmolens. Dit gebied was extra in trek vanwege de vele sloten en vaarten voor het transport van hout. Zo kwam de zone tussen Singelgracht en Kostverlorenvaart ten noorden van de huidige Kinkerstraat grotendeels in handen van de compagnie der houtzaagmolenaars. Op het deel van het huidige Frederik Hendrikplantsoen, dat binnen het plangebied valt, stonden tot de afbraak in 1884 de molens het Anker en De Vlijt. Molen het Anker, ook De Walrot genoemd, was waarschijnlijk een 17de-eeuwse molen. Het veel lichtere zaagmolentje De Vlijt was in 1863 gebouwd.



5 Molen Het Anker ter
plaats van het Frederik
Hendrikplantsoen (tekening
F.W. Zürcher ca 1850-1875
SAA)

Stadsuitbreiding

In 1877 werd het stedelijke uitbreidingsplan van ingenieur Kalff goedgekeurd. Door de hieropvolgende stadsuitbreiding veranderde het buitenstedelijk landschap drastisch. Het tracé van de Singelgracht tussen de Jordaan en de molenwerven werd versmald en rechtgetrokken door aan de stadkant de strook van de gracht tussen flanken van de bolwerken te dempen, de saillanten (uitstekende punten) van de bolwerken te slopen en de bochten om de saillanten te dempen. De kaart van Van der Stok geeft de situatie in 1881 weer.



6 Het plangebied op de kaart van Van der Stok uit 1881

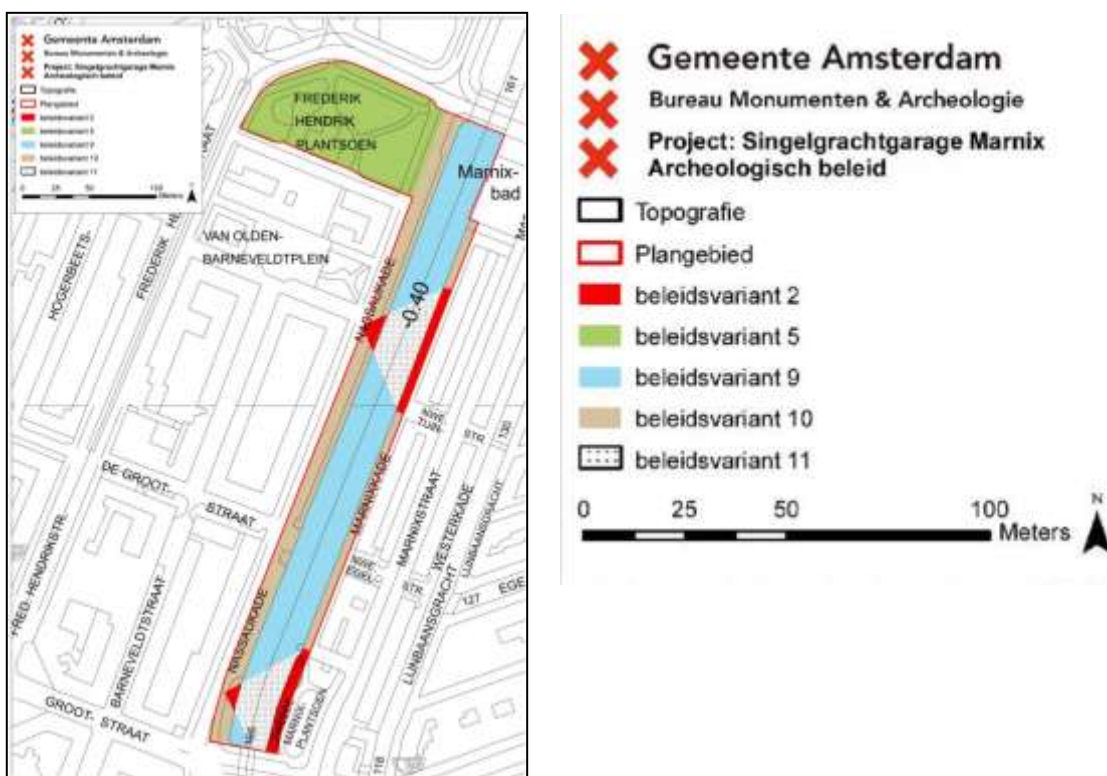
De bolwerken Slotermeer en Rijkeroord zijn dan al gesloopt. In het noorden is bolwerk Haarlem nog te zien: nu het Eerste Marnixplantsoen en het enig overgebleven bolwerk. De rij huizen aan de Marnixkade, aan de oostkant van de Singelgracht, staat op de 30 m brede tussen de flanken van de bolwerken aangeplempte strook land. Aan de westkant van de Singelgracht zijn de bochten rond de bolwerken gedempt. Enkele houtzaagmolens zijn al gesloopt en daar staan de eerste straten van de aanstaande Prins Hendrikbuurt aangegeven. Tussen 1880 en 1900 werd het gebied tussen de Singelgracht en de Frederik Hendrikstraat bebouwd. Ten behoeve hiervan werden de molens Het Anker en De Vlijt in 1884 gesloopt. De sloten werden gedempt, het polderland werd opgehoogd en het gebied werd bebouwd met hoge bouwblokken en doorsneden door nieuwe wegen. De molenwerf van Het Anker en De Vlijt bleef echter als Prins Hendrikplantsoen onbebouwd.

Archeologie

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

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

- Beleidsvariant 2: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of minder diep dan 0,5 m.
- Beleidsvariant 5: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 2,5 m.
- Beleidsvariant 9: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 2500 m².
- Beleidsvariant 10: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de oorspronkelijke waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- Beleidsvariant 11: hiervoor geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij elke bodemingreep.



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

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

5.10 Milieueffectrapportage

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een Milieueffectrapportage (MER) verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een MER moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de MER-regelgeving, wordt de term vormvrije MER-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije MER-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

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

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

- de aard van de voorgenomen activiteit;
- de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
- de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
- mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

Aangezien het voorliggende bestemmingsplan betrekking heeft op een parkeergarage voor bewoners en gebruikers ter vervanging van parkeerplaatsen op straat in bestaand stedelijk gebied is een zeer beperkte beoordeling aan de orde. De herontwikkeling leidt niet tot nieuwe emissies of nieuwe verkeersaantrekkende werking. De herontwikkeling is getoetst op eventuele effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden (zie paragraaf 4.9). Het bestemmingsplan geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

5.11 Economische uitvoerbaarheid

De deelraad van stadsdeel Centrum heeft dinsdag 29 januari 2013 ingestemd met de kredietverlening voor de Singelgrachtgarage Marnix. De deelraad van stadsdeel West heeft op 26 maart 2013 ingestemd. Daarmee zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om de parkeergarage te bouwen. Het project is daarmee financieel uitvoerbaar.

In het kader van dit bestemmingsplan is een planschade analyse uitgevoerd. Daarbij is de nieuwe planologische situatie conform het nu voorliggende bestemmingsplan vergeleken met de voorheen geldende bestemmingsplannen. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de entreevoorzieningen op de maatgevende data vanwege de beperkte omvang en bouwhoogte niet of nauwelijks zorgen voor extra schaduw op de bestaande woningen. Ook voor andere planschadegevoelige aspecten (privacy, uitzicht) geldt dat er naar verwachting geen sprake zal zijn van planschade die voor vergoeding in aanmerking komt.

5.12 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Technische adviescommissie Hoofdgroenstructuur

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

Inspraak

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

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

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

In het kader van het bestemmingsplan wordt conform de inspraakverordening geen inspraak gevoerd, omdat het besluit (vaststellen bestemmingsplan) wordt voorbereid via afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, waarbij door een ieder zienswijzen kunnen worden ingediend.

Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

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

1. Provincie Noord-Holland, Directie Beleid, sector Ruimtelijke Inrichting;
2. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO);
3. Gemeente Amsterdam, bureau Monumenten en archeologie;
4. Waternet.

Waternet heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben. De dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft geconcludeerd dat het voorontwerpbestemmingsplan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en de Mobiliteitsaanpak.

Bureau Monumenten en Archeologie heeft aangegeven dat beleidsvariant 9, van toepassing op de Singelgracht, niet is opgenomen in verbeelding en regels. Verzocht is dit alsnog te doen. De opmerking is niet overgenomen omdat conform het archeologisch onderzoek van BMA is aangegeven dat voor de waterbodem een lage archeologische verwachting geldt. Als er bij de aanleg van de parkeergarage desondanks archeologisch waardevolle resten worden aangetroffen geldt er op grond van de Monumentenwet een meldingsplicht. Op deze wijze zijn de mogelijk archeologische waardevolle elementen voldoende beschermd.

Bureau Monumenten en Archeologie heeft verzocht de tekst ten aanzien van het beschermde stadsgezicht aan te vullen en heeft daartoe een tekstvoorstel meegestuurd. Dit tekstvoorstel is in de toelichting verwerkt. Bureau Monumenten en Archeologie is vervolgens betrokken bij het opstellen van de visie die betrekking heeft op de positionering en omvang van de entreevoorzieningen voor voetgangers.

Het aangrenzende stadsdeel Centrum is verzocht om in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro te reageren. Direct na dit verzoek is besloten dat medewerkers van het stadsdeel Centrum deelnemen aan het projectteamoverleg van de garage. Op deze wijze is er een samenwerkingsverband tussen stadsdeel Centrum en stadsdeel West ontstaan, waarmee naar oordeel van het stadsdeel Centrum het opstellen van een officieel schriftelijk advies overbodig is geworden.

Tijdelijke verplaatsing jachthaven, woonboten en ligplaatsen pleziervaartuigen

Voor de bouw van de Singelgrachtgarage is het nodig dat de huidige functies op het water (ligplaatsen voor woonboten, pleziervaartuigen, bedrijfsvaartuigen en jachthaven) tijdelijk worden verplaatst. Voor al deze functies is een locatie gevonden in de Singelgracht, tussen de Elandsgracht en de Rozengracht. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel West heeft op 17 december 2013 ingestemd met de tijdelijke locatie alsmede met de financiering van de tijdelijke verplaatsing. Uitgangspunt daarbij is dat alle functies na voltooiing van de parkeergarage terugkeren. Eén woonboot zal worden verplaatst naar elders, de ligplaats keert echter wel terug en kan door een andere woonboot worden ingenomen.

Met de verschillende betrokkenen is hierover reeds overleg gevoerd. De grond van de jachthaven is in erfpacht uitgegeven, hier is een traject tot minnelijke verwerving gaande. De overige ondernemers en eigenaren hebben een ligplaatsvergunning. Dit houdt in dat zij op grond van artikel 3.2.4. van de Verordening Binnenwater 2010 verplicht zijn mee te werken aan het verhalen van hun boten.

5.13 Regionale behoefte

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

6. TOELICHTING PER ARTIKEL

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

Artikel 3 – Groen

Het Frederik Hendrikplantsoen en het Tweede Marnixplantsoen zijn bestemd als “Groen”. Naast groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, fiets- en voetpaden is met een aanduiding aangegeven in welk gebied de in- en uitrit naar de parkeergarage mag worden gerealiseerd. Omdat het definitieve ontwerp nog niet vastligt, is de exacte plek niet aangegeven, maar is een gebied aangeduid waar de in- en uitrit mag worden gerealiseerd. In de regels is aangegeven dat uitsluitend een in- en uitrit is toegestaan en niet de parkeergarage zelf, om daarmee te benadrukken dat de parkeergarage onder de Singelgracht wordt gebouwd en niet onder het Frederik Hendrikplantsoen.

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

Artikel 4 / 5 – Verkeer-1 / Verkeer-2

De straten die voor het autoverkeer toegankelijk zijn, zijn bestemd als “Verkeer”. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de Marnixkade (Verkeer-1) en Nassaukade (Verkeer-2). Op de Marnixkade worden gelet op de ligging in het beschermde stadsgezicht en de beperkte ruimte op straat geen scootsafes en kiosken toegestaan.

Met de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 1” is geregeld dat onder een deel van de Nassaukade een ondergrondse parkeergarage is toegestaan.

Door middel van de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 2” in combinatie met een bouwvlak is aangegeven op welke locaties de entreevoorzieningen voor voetgangers gerealiseerd mogen worden. Er zijn op de verbeelding 7 bouwvlakken ingetekend van verschillende omvang, waarbij in de regels is bepaald dat er in die zeven bouwvlakken maximaal 6 entreevoorzieningen mogen worden gerealiseerd. Aan de zijde van de Marnixkade zijn de bouwvlakken gelet op de beperkte beschikbare ruimte klein. Aan de zijde van de Nassaukade zijn ruimere bouwvlakken opgenomen. Voor de vierde (meest zuidelijke) entreevoorziening aan de Nassaukade is de omvang van het bouwvlak beperkt. In alle gevallen geldt dat er binnen het bouwvlak één gebouw is toegestaan met een maximum oppervlak van 35 m² en een maximale bouwhoogte van 4,50 meter. De maat van 35 m² is gebaseerd op een comfortabele entreevoorziening met voldoende bewegingsruimte. Door een iets groter bouwvlak aan te geven, is er binnen de kaders die in de visie (zie paragraaf 2.4) zijn gesteld ruimte om bij de technische uitwerking nog iets te schuiven met de entreevoorzieningen voor voetgangers. Voor de entreegebouwen is een maximale bouwhoogte van 4,50 meter aangehouden.

Artikel 6 – Water

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

Aan de zijde van de Nassaukade mogen de entreevoorzieningen voor voetgangers ook in het water worden gebouwd. Hiervoor gelden dezelfde afmetingen als voor de entreevoorzieningen op de wal.

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

De jachthaven is aangeduid als "jachthaven". Daarbij is het huidige aantal ligplaatsen (70) en de huidige lengte (langs de kade) van 220 meter vastgelegd. Dit is de lengte van de ligplaatsen inclusief het werkschip (bedrijfsvaartuig). De jachthaven is in de huidige situatie voorzien van één bedrijfsvaartuig met een lengte van circa 21 meter en breedte van circa 5 meter. In de regels is deze bestaande omvang vastgelegd. Daarnaast is het op basis van de regels toegestaan om het werkschip naar elders te verplaatsen en ter plaatse maximaal 8 extra ligplaatsen te realiseren. De totale lengte van de jachthaven, 220 meter, blijft onveranderd. De bouwhoogte van de steigers bij de jachthaven bedraagt maximaal 2 meter, dat is conform het voorheen geldende bestemmingsplan.

In de huidige situatie is op de steiger van de jachthaven over de gehele lengte een hek gebouwd zodat de steiger van de jachthaven niet toegankelijk is vanaf de kade. Conform het beleid van het stadsdeel wordt gestreefd naar het zo open mogelijk houden van de Singelgracht alsmede het zoveel mogelijk instandhouden van het zicht op de gracht. Gestreefd wordt om de omvang van het hekwerk van de jachthaven na de bouw van de parkeergarage te beperken tot het steigerdeel dat dient als in- en uitgang, dus dat in directe verbinding staat met de kade. Om ervoor te blijven zorgen dat de steiger niet toegankelijk is (behalve via de in- en uitgang), is de aanduiding "jachthaven" op de verbeelding met 1,50 meter vergroot (de Singelgracht op) zodat een steiger zonder hekwerk kan worden gebouwd op voldoende afstand van de kade.

De aanduiding "ligplaats" aan de zijde van de Nassaukade is voor:

- een rederij met een ligplaats voor twee passagiersvaartuigen, waar zowel steigers als maximaal één berging is toegestaan van 15 m² (bouwhoogte 3 meter)
- een rederij waar geen steigers of bergingen zijn toegestaan
- een steiger met maximaal 20 passagiersvaartuigen en 1 serviceboot, waar alleen steigers (geen bergingen) zijn toegestaan.

Omdat een ligplaats mag worden ingenomen door één of meerdere boten is in de regels bepaald dat er maximaal 3 ligplaatsen mogen worden gerealiseerd (gelijk aan de huidige situatie). Daarbij zijn de huidige afmetingen van de ligplaatsen en de vaartuigen in de regels vastgelegd. De lengte van de steigers is conform de bestaande situatie in de regels vastgelegd, waarbij bij één ligplaats een beperkte uitbreiding (maximaal 4 meter) van de totale lengte van de steigers wordt toegestaan.

De ligplaatsen voor de woonboten aan de Marnixkade zijn aangeduid met "woonschepenligplaats". Binnen die zone zijn conform de huidige situatie maximaal 2 ligplaatsen voor woonschepen toegestaan. De huidige afmetingen zijn daarbij in de regels vastgelegd. Bij de woonboten aan de Marnixkade zijn geen tuinen en erfafscheidingen toegestaan, gelet op de beperkte beschikbare ruimte op de kade en de wens om het zicht op

Bij het Tweede Marnixplantsoen wordt de uitblaasopening van de ventilatievoorzieningen van de parkeergarage gerealiseerd. Deze wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in het talud van het plantsoen. Om bij de nadere technische uitwerking nog enige marge te hebben, is bepaald dat de ventilatievoorzieningen ook 1 meter het water in mogen worden gebouwd. De hoogte in het water wordt aangegeven t.o.v. NAP. Omdat het waterpeil 0,4 meter –NAP ligt, is voor de ventilatievoorzieningen in de regels uitgegaan van een maximale hoogte van 2,6 meter +NAP,

zodat dezelfde bouwhoogte (2 meter bouwhoogte + 1 meter extra reservering) als op het land kan worden gerealiseerd.

Artikel 7 en 8 – Waarde archeologie 1 en 2

In het archeologisch bureauonderzoek (zie ook hoofdstuk 5) zijn meerdere zones aangegeven waar een hoge archeologische verwachting geldt: het Frederik Hendrikplantsoen en een deel van de kades aan de zijde van de Marnixkade en de Nassaukade.

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

Een deel van de kades aan de Marnixkade en de Nassaukade heeft de dubbelbestemming “Waarde – archeologie 2”. Voor deze gronden geldt de vergunningplicht voor werkzaamheden die dieper dan 0,50 meter beneden maaiveld worden uitgevoerd en een groter oppervlak hebben dan 50 m². Voor beide gevallen geldt dat deze vergunningverplichting niet geldt als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat er geen archeologische resten te verwachten zijn.

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

Artikel 9 – Waarde – cultuurhistorie

In overeenstemming met het aangrenzende bestemmingsplan Westelijke Binnenstad is het gedeelte van het plangebied dat onderdeel is van het beschermde stadsgezicht voorzien van de dubbelbestemming “Waarde-cultuurhistorie”. De grens ligt in het midden van de Singelgracht.