



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Beantwoording zienswijzen

Betrekking hebbend op:

- Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en
- Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.



Colofon

Opdrachtgever

Projectbureau De Entree

Opdrachtnemer

Ruimte en Duurzaamheid

Datum

14 december 2015

Inhoudsopgave

- Inleiding pagina 5
- Ingekomen zienswijzen pagina 5
- Behandeling zienswijzen:
 - 1. Formele aspecten: ontvankelijkheid en belanghebbendheid pagina 11
 - 2. Inhoudelijke behandeling pagina 11
- Conclusie pagina 123
- Bijlagen
 - 1. Geanonimiseerde zienswijzen
 - 2. "Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk te Amsterdam", M+P.DROAM.12.01A.1, 31 juli 2015, gewijzigd op 30 september 2015
 - 3. "Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk", M+P.DROAM.12.01A.2 d.d. 31 juli 2015, gewijzigd op 30 september 2015
 - 4. Memo "Effect touringcarstandplaatsen ter hoogte van het NH Barbizon Palace Hotel op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit", M+P DROAM.12.01B.01, 6 november 2015
 - 5. Rapport "Laagfrequent geluid en trillingen door halterende touringcars aan de Prins Hendrikkade", M+P DROAM.12.01C.1 d.d. 28 oktober 2015
 - 6. Rapport "Risicoanalyse planschade met betrekking tot het aangepaste ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk", Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (SAOZ), juli 2015
 - 7. Notitie "Reactie op second opinion RHDHV, Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", Verkeer en Openbare Ruimte, rapportnummer O150119-2, 7 december 2015
 - 8. Notitie "Doorrekening Fietsprofiel kruispunt Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht", gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid, 5 november 2015.

Inleiding

Met ingang van 27 augustus 2015 hebben met toepassing van de coördinatieregeling zoals bedoeld in paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de mede daardoor van toepassing zijnde uniforme voorbereidingsprocedure, gedurende een termijn van zes weken gelijktijdig ter inzage gelegen:

- het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk met de daarop betrekking hebbende stukken (hierna: het bestemmingsplan)
- het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. met bijbehorende bebordingstekeningen (hierna: het verkeersbesluit)

Vanwege de toepassing van de coördinatieregeling zoals bedoeld in paragraaf 3.6.1 Wro is overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.31, lid 3, onder d Wro gedurende de termijn van terinzagelegging een ieder de mogelijkheid geboden zienswijzen met betrekking tot beide ontwerpbesluiten bij de raad, respectievelijk het college van burgemeester en wethouders naar voren te brengen.

Er zijn met betrekking tot bovengenoemde besluiten van 24 adressanten 39 brieven met zienswijzen ontvangen. Op één na richten alle adressanten richten zich tegen beide ontwerpbesluiten. Een aantal doet dat met afzonderlijke brieven tegen beide ontwerpbesluiten, daarop wordt per brief een samenvatting en een reactie gegeven. Anderen doen dat in één brief, en wordt waar van toepassing per onderdeel een reactie gegeven. Een deel van de brieven bevat overwegend gelijkluidende bezwaren. Vanwege de inhoudelijke samenhang tussen bestemmingsplan en verkeersbesluit, is gekozen voor één integrale Nota van Beantwoording (Nota van Beantwoording).

In deze Nota van Beantwoording worden zienswijzen, die tijdig zijn ingediend, na een korte samenvatting, inhoudelijk beantwoord. Daar waar zienswijzen gegrond zijn en tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan, c.q. het ontwerp verkeersbesluit (en daarmee tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan, c.q. het verkeersbesluit) leiden, wordt dat in deze beantwoording vermeld. De Nota van Beantwoording, met de daarbij gevoegde bijlagen, maakt integraal onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over de vaststelling van het bestemmingsplan, als ook van het door het college van burgemeester en wethouders te nemen verkeersbesluit.

Ingekomen zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) hebben het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. met ingang van 27 augustus 2015 ter inzage gelegen, met de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen bij de raad, respectievelijk het

college van B&W, naar voren te brengen. De inzage termijn besloeg de wettelijke termijn van zes weken en liep af op 7 oktober 2015.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit zijn zienswijzen ingediend door de volgende adressanten.

1. [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
bij brief van 22 september 2015, ingekomen 25 september 2015, met als onderwerp:
'zienswijze op het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk'.

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED],
bij brief van 2 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'zienswijze op
het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.
2. Boekel De Neree, namens ASR Nederland Vastgoed Maatschappij N.V., gevestigd
Archimedeslaan 10, 3584 BA Utrecht, bij aangetekende brief van 6 oktober 2015,
ingekomen op 8 oktober 2015 en per fax van 6 oktober 2015, met als onderwerp:
'zienswijzen aangaande: 'het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen
Droogbak en Oudezijds Kolk ('ontwerpbestemmingsplan')'.
3. Straatman Koster advocaten, namens P1 Parking, gevestigd Prins Hendrikkade 20a te
Amsterdam, bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp:
'Zienswijze P1 bij het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en
Oudezijds Kolk en bij het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.

Straatman Koster advocaten, gevestigd Postbus 717, 3000 AS Rotterdam, namens P1
Parking, gevestigd Prins Hendrikkade 20a te Amsterdam, bij brief van 7 oktober 2015,
ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Nadere onderbouwing zienswijze P1 bij
het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en
bij het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.
4. Wieringa Advocaten, gevestigd IJdok17, 1019 MM Amsterdam, namens Rederij Lovers,
rechthebbende op en gebruiker van gronden, gebouwen en bouwwerken aan en bij de
Prins Hendrikkade 20a te Amsterdam, en Tours & Tickets B.V., gevestigd Damrak 34 te
Amsterdam, ingekomen per fax op 7 oktober 2015, met als onderwerp: 'zienswijze
ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk'.

Wieringa Advocaten, gevestigd IJdok17, 1019 MM Amsterdam, namens Rederij Lovers,
rechthebbende op en gebruiker van gronden, gebouwen en bouwwerken aan en bij de

Prins Hendrikkade 20a te Amsterdam, en Tours & Tickets B.V., gevestigd Damrak 34 te Amsterdam, ingekomen per fax op 7 oktober 2015, met als onderwerp: 'Rederij Lovers / ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.

5. Guido Frankfurter, namens Reederij Kooij B.V. en Rederij E.E. Plas B.V., gevestigd Waterlooplein 11d, 1011 NV Amsterdam, bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.
6. Canal Rondvaart B.V., B.V. Rederij J.H. Bergmann, Canal Company B.V., gevestigd Weteringschans 26-I, 1017 SG Amsterdam, bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 13 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk'.

Canal Rondvaart B.V., B.V. Rederij J.H. Bergmann, Canal Company B.V., gevestigd Weteringschans 26-I, 1017 SG Amsterdam, bij brief van 6 oktober, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze ontwerp verkeersbesluit De Knip Prins Hendrikkade e.o.'.

7. Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB), gevestigd Aalsmeerder Veerhuis, Sloterkade 21, 1058 HE Amsterdam, bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen op 9 oktober 2015, met als onderwerp: "Inzake ontwerp-bestemmingsplan 'Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk' en het ontwerp-verkeersbesluit De Knip Prins Hendrikkade e.o.".
8. TLN gevestigd te Zoetermeer (Postbus 3008, 2700 KS) (als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven/beroepsgoederenvervoer), mede namens EVO (als vertegenwoordiger van bedrijfsleven/verladers), bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk'.
9. Victoria Hotel C.V., handelend onder naam van "Park Plaza Victoria Hotel", "Haarlemsch Koffiehuis", en "Espressamente Illy", en Victoria Monument B.V., handelend onder de naam "art'otel amsterdam" en "Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. (eigenaar van het vastgoed, gevestigd Damrak 1-5, 1012 LG Amsterdam, bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Reactie op ontwerp bestemmingsplan "Prins Hendrikkade tussen de Droogbak en Oudezijds Kolk" en ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.

10. [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], bij brief van 3 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], [REDACTED], bij brief van 3 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

11. [REDACTED], [REDACTED], bij brief van 4 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (in het kader van consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], [REDACTED], bij brief van 4 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (in het kader van consultatie project De Entree)'.

12. [REDACTED], [REDACTED], bij brief van 5 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade'.

[REDACTED], [REDACTED], bij brief van 5 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze op het voorlopig ontwerp verkeersbesluit Prins Hendrikkade "De Knip"'.

13. [REDACTED], [REDACTED], bij brief van 4 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], [REDACTED], bij brief van 4 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], [REDACTED], bij brief van 4 oktober 2015, ingekomen 6 oktober 2015, met als onderwerp: 'Bezwaar op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

14. [REDACTED], bij brief van 5 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

15. [REDACTED], bij brief van 3 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 3 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

16. [REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

17. [REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 8 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

18. [REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 12 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 12 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

19. [REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

20. [REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 13 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit de knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

21. [REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

[REDACTED], bij brief van 6 oktober 2015, ingekomen 9 oktober 2015, met als onderwerp: 'Mijn zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

22. [REDACTED], bij brief van 2 oktober 2015, ingekomen 5 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze over het Ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.

[REDACTED], bij brief van 2 oktober 2015, ingekomen 5 oktober 2015, met als onderwerp: 'Zienswijze over het Ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade.

23. [REDACTED], bij brief van 7 oktober 2015, ingekomen 12 oktober 2015, met als onderwerp: 'Onze zienswijze op het voorlopig ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade (i.h.k.v. consultatie project De Entree)'.

24. Wieringa Advocaten, gevestigd IJdok17, 1019 MM Amsterdam, namens Touristbus Amsterdam B.V., Amsterdam Sightseeing B.V., Keytours Excursions B.V. en Lindbergh Excursions Amsterdam B.V., ingekomen per fax op 3 november 2015, met een reactie op het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.'.

Behandeling zienswijzen

A. Formele aspecten

Ontvankelijkheid

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 27 augustus 2015. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De termijn liep tot en met 7 oktober 2015.

De zienswijzen 1 t/m 23 zijn alle tijdig ingediend. De zienswijze onder 24 is op 3 november 2015 ingediend en derhalve ruim buiten de termijn. Adressant onder 24 is op 10 november 2015 door de gemeente in de gelegenheid gesteld om aan te geven of er bijzondere omstandigheden zijn waardoor deze termijnoverschrijding verschoonbaar zou kunnen worden geacht. Hierop heeft adressant onder 24 niet gereageerd. De zienswijze 24 wordt niet ontvankelijk geacht. De zienswijze onder 13 betreft een 'bezwaar' tegen het aangepaste Maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade, dat hier niet openstaat voor zienswijzen en wordt in dit verband niet ontvankelijk geacht. Alle overige zienswijzen worden ontvankelijk geacht.

Belanghebbendheid

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.31, lid 3, onder d Wro is bij toepassing van de coördinatieregeling op de voorbereiding van de betrokken besluiten afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde. Hierna wordt op de zienswijzen een inhoudelijke reactie gegeven.

B. Inhoudelijke behandeling

In het eerste deel van de Nota van Beantwoording worden eerst de algemene, belangrijkste thema's / onderwerpen waarop de zienswijzen betrekking hebben, samengevat en in algemene zin beantwoord. Vervolgens zal per ingediende zienswijze nader worden ingegaan op de meer individuele thema's / onderwerpen uit de afzonderlijke zienswijzen.

De zienswijzen worden samengevat weergegeven. Dit betekent overigens niet dat onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet genoemd worden, niet bij de beoordeling worden betrokken. De reacties worden in hun geheel en in onderlinge samenhang beoordeeld.

Zienswijzen samenvatting en gemeentelijke reactie

In het onderstaande worden per adressant de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

1. [REDACTED] m.b.t. ontwerpbestemmingsplan

Adressanten hebben zowel zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan als over het ontwerp verkeersbesluit ingediend. Voor elk van beide zienswijzen is aan afzonderlijke brief ingezonden, maar de daarin naar voren gebrachte bezwaren en opmerkingen komen vrijwel overeen. De samenvatting en beantwoording van beide volgt hierna.

a. Niet logische volgorde bestemmingsplannen, samenhang planvorming

Het ontwerpbestemmingsplan voor de Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk ligt nu pas ter visie, terwijl adressanten al eerder een zienswijze moesten indienen voor Prins Hendrikkade Oost, onderdeel van bestemmingsplan Oosterdok West, en voor het Stationsplein. Het ene bestemmingsplan is niet zonder het andere te beoordelen. Juist de meerdere plannen in samenhang bezien hebben ingrijpende gevolgen voor belanghebbenden.

Gemeentelijke reactie

Adressanten hebben deze opmerking over de samenhang tussen en de volgorde waarin bestemmingsplannen die op en rond Stationseiland in procedure worden gebracht, eerder en ook in ander verband, al eens geplaatst en hebben daarop in het kader van een ingediend raadsadres al een schriftelijke reactie ontvangen. In die beantwoording – en het wordt hier nog maar eens herhaald – is uitgelegd dat elk bestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht zijn eigen achtergrond en reden voor herziening heeft. Het in procedure brengen van meerdere bestemmingsplannen voor een groter gebied is overigens geoorloofd.

Dat neemt niet weg dat ieder plangebied in de actuele context van de bredere omgeving wordt beschouwd. Zo is wegens de verkeerskundige gevolgen van de toekomstige Grote Stadshartlus en de in verband daarmee te realiseren knip in de Prins Hendrikkade voor deze bestemmingsplannen integraal verkeersonderzoek uitgevoerd.

Conclusie

Het opstellen van meerdere bestemmingsplannen voor een groter gebied is geoorloofd. Het afzonderlijk in procedure brengen van meerdere plannen, staat een integrale aanpak niet in de weg. Plangebieden worden op relevante thema's in breder verband beschouwd. In het onderhavige geval is o.a. voor verkeer een integraal onderzoek uitgevoerd, waarbij alle ontwikkelingen in relatie tot alle

plangebieden zijn beoordeeld. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan als op het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

b. Balans in de stad

Adressanten maken zich zorgen over de drukte in de binnenstad, temeer nu er in het plangebied ruimte komt voor 13 touringcarhaltes, waarvan 7 in het oostelijk deel van het plangebied, voor de deur van [REDACTED], [REDACTED] [REDACTED]. Zij vrezen voor overlast van de 20.000 in- en uitstappende toeristen, het niet meer bereiken van hun woningen, vervuiling van de buurt door honderden wachtenden op de stoep, een slechtere luchtkwaliteit, onveiligheid bij het fietspad, geluidshinder en trillingen die de halteerplekken recht voor hun woningen meebrengen.

Gemeentelijke reactie

De drukte in de stad is een gegeven die door het voorliggende bestemmingsplan niet vergroot of verkleind wordt. Wel biedt de vaststelling van dit bestemmingsplan, samen met het verkeersbesluit, de juridische grondslag voor de uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte, waardoor de afwikkeling van de grote verkeersstromen wordt verbeterd. Deze herinrichting is nodig omdat de druk op de openbare ruimte in het centrum toeneemt. Vooral het aantal voetgangers en fietsers stijgt sterkt. De herinrichting en formalisering daarvan komt juist tegemoet aan het bewaren van een evenredige balans in dit drukke deel van de binnenstad.

Voorheen bevond zich op deze locatie op de Prins Hendrikkade al een aantal haltes voor lijnbussen, die nu naar elders zijn verplaatst. Momenteel is de ruimte gedurende een aantal jaren ingericht voor 5 touringcar halteplekken die voorheen aan het Damrak waren gelegen en daar plaats hebben moeten maken voor de herinrichting van het openbaar gebied in het kader van de Rode Loper.

De geldende bestemmingsplannen in de binnenstad staan het inrichten van de openbare ruimte ten behoeve van touringcarhaltes al niet in de weg, ook niet op de locatie ter hoogte van [REDACTED]. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan brengt daarin geen verandering aan. Dit bestemmingsplan leidt er evenmin toe dat de bestreden touringcarhalte uitsluitend op deze locatie toegestaan worden, daarvoor dient het verkeersbesluit.

Het verkeersbesluit leidt ertoe dat door middel van bebording op deze locatie ruimte voor touringcar halteplekken worden gereserveerd. Gezien de in de bij het ontwerpbesluit behorende tekeningen maakt de positie van de bebording de inpassing van ten hoogste 3 halteplaatsen mogelijk voor de gevel van de woning van adressant.

In het gebied Stationseiland/Damrak waren tot 2013 in totaal 13 officiële touringcarplekken, verdeeld over de vier touringcarhaltes Damrak (in 2013 verplaatst naar Prins Hendrikkade), Victoria, Prins Hendrikkade (bij de rondvaartboten van HollandInternational en Lovers). In het touringcarbeleid 2012 – 2020 is vastgesteld dat het toeristisch kerngebied van Amsterdam toegankelijk blijft voor touringcars en dat het aantal touringcarhalteplaatsen van 13 wordt bevroren (niet uitgebreid) tot 2020. Met dit uitgangspunt draagt het touringcarbeleid bij aan het streven naar balans tussen toerisme en leefbaarheid.

Aan deze beleidskeuze heeft een uitgebreide analyse en onderbouwing ten grondslag gelegen, die in de desbetreffende beleidsnota is uiteengezet. Korte tijdshalve wordt daarnaar verwezen.

De verkeerskundige en planologische aanvaardbaarheid van touringcarhaltes op de door adressant gewraakte locatie wordt beoordeeld aan de hand van de met het gebruik samenhangende verkeerskundige en ruimtelijke effecten. Hierna wordt daarop ingegaan.

De locatie is in het kader van de voorbereiding van de onderhavige ontwerpbesluiten op hoofdlijnen in de ruimtelijke context van dit bestemmingsplan op eventuele nadelige gevolgen onderzocht. In het kader van het verkeersbesluit is ook specifiek verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. De effecten van de rijdende touringcars zijn in het onderzoek naar verkeer, verkeersdoorstroming, bereikbaarheid, geluid en luchtkwaliteit als onderdeel van het overige verkeer opgenomen.

Deze onderzoeken zijn de rapporten "Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", 27 juli 2015, rapportnummer O150119; "Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds kolk te Amsterdam", M+P.DROAM.12.01A.1, 31 juli 2015, en "Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk", M+P.DROAM.12.01A.2 d.d. 31 juli 2015¹).

Daarna is, naar aanleiding van o.a. de onderhavige zienswijze op de ontwerpbesluiten, nader onderzoek gedaan naar de eventuele consequenties van de touringcarhalte op deze specifieke locatie voor geluid, luchtkwaliteit en trillinghinder. Dit is neergelegd in het memo "Effect touringcarstandplaatsen ter hoogte van het NH Barbizon Palace Hotel op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit", M+P DROAM.12.01B.01, 6 november 2015, en het rapport "Laagfrequent geluid en trillingen door halterende touringcars aan de Prins Hendrikkade", M+P DROAM.12.01C.1 d.d. 28 oktober 2015. Genoemde nadere onderzoeken zijn eveneens als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden als aanvulling op de plantoelichting.

Uit alle genoemde onderzoeken blijkt dat de touringcarhaltes verkeerskundig goed inpasbaar zijn in het bestaande verkeersareaal en dat er van de halterende bussen zelf op de woningen in de omgeving geen onevenredige gevolgen in verband met geluid en luchtkwaliteit, noch van trillinghinder te verwachten is.

Tenslotte is van belang dat de mogelijke gevolgen waarover adressanten hun zorgen hebben geuit, niet zozeer voortvloeien uit of samenhangen met het bestemmingsplan of het verkeersbesluit zelf. Of die gevreesde gevolgen zich openbaren, is vooral een kwestie van adequate handhaving ter plaatse. Dit geldt evenzeer voor de gestelde vrees voor overlast, veroorzaakt door de buspassagiers zelf. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat zeer twijfelachtig is dat handhaving niet afdoende zal of kan plaatsvinden, in een mate die de rechtmatigheid van het voorgenomen besluit raakt. Een gelijklopende afweging maakte de voorzieningenrechter ten aanzien van het bestreden verkeersbesluit uit 2013 waarmee de huidige tijdelijke 5 halteplaatsen bij de St Nicolaaskerk mogelijk werden

¹ Overigens zijn de rapporten geluid en luchtkwaliteit mede naar aanleiding van de opmerkingen van adressant op 30 september 2015 gewijzigd. Het betreft een aanpassing, waarbij de bus intensiteiten (dus niet touringcars) op het gedeelte van de Prins Hendrikkade ten oosten van de Kamperbrug voor dag-, avond, en nachtperiode, die per abuis niet correct uit het verkeersrapport d.d. 27 juli 2015 waren overgenomen, alsnog aan de berekeningen zijn toegevoegd. Dit heeft voor zowel geluid als luchtkwaliteit echter niet tot andere resultaten geleid. De gewijzigde rapporten zijn als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden als aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan en op de motivering van het verkeersbesluit.

gemaakt (Rechtbank Amsterdam, 10 mei 2013, zaaknr. AWB 13-2116 BESLU en AWB 13-2117 BESLU).

Conclusie

De keuze voor touringcarhaltes in het plangebied heeft op hoofdlijnen een doorvertaling gevonden in het bestemmingsplan binnen de bestemming Verkeer – 1. Concrete aanwijzing van de locatie en omvang van de halteplekken is vastgelegd in het verkeerbesluit.

De eventuele nadelige gevolgen van het toestaan van touringcarhaltes op de door adressanten gewraakte locatie zijn in het kader van de uitwerking daarvan uitvoerig onderzocht. De gemeente is op grond van de resultaten van oordeel dat de gemaakte keuzes verkeerskundig en ruimtelijk aanvaardbaar zijn en voldoende tegemoet komen aan een de balans in de stad.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan als op het ontwerp verkeerbesluit ongegrond te verklaren.

c. Veiligheid en calamiteiten

Adressanten menen dat uit de vele plannen in en rond het Centraal Station en de Prins Hendrikkade nergens blijkt welke maatregelen genomen worden om het stationsgebied in het algemeen bereikbaar te houden ingeval van calamiteiten en hoe ervoor wordt gezorgd dat de woningen van adressanten te allen tijde bereikbaar zijn.

Gemeentelijke reactie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de bestemming Verkeer – 1 en Verkeer – 2 in de mogelijkheid deze doelstellingen te verwezenlijken. De wijze waarop binnen deze bestemmingen de concrete inrichting van de openbare ruimte wordt vormgegeven betreft uitvoeringsaspecten, die buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan en het verkeerbesluit liggen. Ook de verdere organisatie van veiligheid en hulpverlening liggen buiten orde van het bestemmingsplan en het verkeerbesluit.

Voor zover dit onderdeel van de zienswijzen de goede ruimtelijke ordening aangaat, is relevant dat bij de voorbereiding van de bestemmingsplannen voor het stationsgebied, waaronder het onderhavige, het aspect externe veiligheid beoordeeld is en dat de brandweer op dit aspect vanuit de rol van calamiteitenbestrijding en hulpverlening advies heeft uitgebracht. Uit de beoordeling volgt dat Externe veiligheid gezien de afstand tot het spoor voor de uitvoering van

het bestemmingsplan geen belemmeringen oplevert. Voor dit plangebied richten de aanbevelingen van de brandweer zich op hulpverlening en zelfredzaamheid en liggen de maatregelen vooral op het vlak van communicatieplannen, rampenplannen en een centrale beheersorganisatie voor de stationsomgeving, inclusief de Prins Hendrikkade. Deze maatregelen liggen buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat het onderwerp veiligheid in het algemeen en bij calamiteiten in de meerdere plannen die voor het stationsgebied zijn opgesteld wel degelijk de aandacht heeft gekregen. Het in 2012 vastgestelde maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade voorziet in het maken van ruimte voor voetgangers en fietsers en het verwijderen van onnodige obstakels van het maaiveld en in calamiteitenhaltes voor trams en vervangend busvervoer. De bereikbaarheid van het Centraal Station en de woningen in geval van calamiteiten is beoordeeld in het kader van de in de plannen opgenomen calamiteiten-route. Deze zijn in overleg met de nood- en hulpdiensten bepaald. Bij calamiteiten zijn Amsterdam Centraal en de omliggende Prins Hendrikkade van alle kanten bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. De brandweer heeft aanvullend aangegeven dat bereikbaarheid op basis van het voorliggend ontwerp geen probleem is (behandeling in Centrale Verkeerscommissie, 11 augustus 2015).

Conclusie

Het aspect veiligheid is in het kader van de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan en verkeersbesluit voldoende onderzocht. Daaruit is gebleken dat dit aspect de uitvoering van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit niet in de weg staat.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan als op het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

d. Stadshartlus, de knip en de bereikbare binnenstad

Samenhang verkeersonderzoeken

De plannen voor de Prins Hendrikkade en Stationseiland zijn alleen maar goed te beoordelen als daarbij de plannen voor de stadshartlus, de knip in de Prins Hendrikkade en de bereikbare binnenstad worden betrokken.

Steevast wordt er in de diverse plannen voor het stationsgebied van uitgegaan dat de verkeersdrukke zal afnemen. Adressanten betwijfelen dat, omdat de plannen in elkaar grijpen en uitgangspunten intussen mogelijk zijn veranderd.

Bovendien zijn met name de cijfers over touringcars en fietsers (voetgangers ontbreken zelfs geheel in de verkeersmodellen), die straks het centrum doorkruisen, niet actueel. Op dit moment loopt nog onderzoek naar de verkeersstromen in de binnenstad.

De werking van de stadshartlus en de knip wordt door verschillende partijen ter discussie gesteld, zoals door de toeristensector, EVO, Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland, bij de beleidsnotitie Bereikbare Binnenstad die stadsdeel Centrum in april 2013 heeft vastgesteld. Touringcarbussen moeten om de haltes te bereiken door de binnenstad rijden, evenals dat vrachtverkeer vanwege de stadshartlus onnodig een rondje door de binnenstad moeten maken. De resultaten van nader onderzoek naar de effecten van het ontlasten van de Munt, als een van de pijlers van de bereikbare binnenstad, zijn niet bekend gemaakt.

Er is in diverse plannen gerekend aan de capaciteit van het wegennetwerk, o.a. voor Oosterdok west. De plannen en cijfers sluiten echter niet op elkaar aan.

Uitgangspunten van onderzoek

Het is twijfelachtig of Genmod 2010 de juiste uitgangspunten bevatte aangezien met de stadshartlus de verkeersstromen fundamenteel veranderen. Ook is de vraag waarom naar de middagintensiteit is gekeken en niet naar intensiteit van de drukke ochtendspits in de binnenstad. Het nieuwe verkeersmodel Amsterdam (VMA) is nog niet gevalideerd en niet geschikt om aan de besluitvorming ten grondslag te leggen. Ook in dit model ontbreken de voetgangers en fietsers in de gehanteerde verkeersstromen.

Maatregelen

Enig voorbehoud wordt in de rapporten nu al gemaakt voor de kruisingen waarbij het openbaar vervoer met een groot aantal bussen en/of trams in de 'normale' operationele situatie gebruik maakt van prioriteit in de voertuig afhankelijke regelingen. Hierbij kan door veelvuldig onderbreken van de overige (auto) verkeersstromen de gegeven cyclustijd en de berekende opstellengte hoger uitvallen. Welke maatregelen worden nu genomen?

Adressanten zijn voorts van mening dat de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015 niet concreet zijn. Het effect daarvan op de verkeersstromen in de binnenstad is onbekend.

Vervoer over water

De druk op het wegennet in het centrum van Amsterdam vermindert niet als niet

flankerend wordt ingezet op meer, en schoner, vervoer op de Amsterdamse waterwegen. Wegens gebrek aan concrete ambitie op dit punt levert dat geen bijdrage aan de verlaging van de druk op luchtkwaliteit en verkeersdoorstroming.

Veiligheid voor voetgangers en fietsers

Weliswaar komt op het autovrije deel van de Prins Hendrikplantsoen meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar in het algemeen is er weinig aandacht geweest voor de veiligheid van voetgangers en fietsers op het traject Oudezijds Kolk/Damrak-ODE Brug. Deze verkeersstromen zijn opnieuw niet meegenomen in de verkeersmodellen en berekeningen. Daardoor krijgen voetgangers op veel plaatsen minder ruimte dan in de landelijke CROW-norm is voorgeschreven.

Handhaving en sluipverkeer

De Gelderse Kade West is nu afgesloten voor vrachtverkeer en 's avonds gaan de paaltjes omhoog voor al het andere verkeer. Echter, er is geen handhaving op de verkeersregels. Massaal worden keerverboden, linksaf- en rechtsaf afslaan verboden en inrijverboden genegeerd. De stadshartlus en de knip zullen eveneens tot veel meer sluipverkeer in de binnenstad. Zonder handhaving daarop is de verkeersdoorstroming niet gegarandeerd. In het plan ontbreekt een concrete visie hierop.

Concluderend

Adressanten zijn op grond van het bovenstaande van mening dat het vaststellen van het bestemmingsplan niet kan plaatsvinden, voordat de resultaten van aanvullend, integraal, onderzoek bekend zijn en verwerkt zijn in onder meer de plannen voor de bereikbare binnenstad.

Gemeentelijke reactie

Samenhang verkeersonderzoeken

Ter voorbereiding op de terinzagelegging van dit gewijzigde ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit zijn de aspecten verkeer en bereikbaarheid opnieuw onderzocht met het nieuwe model VMA. Hierbij heeft wederom een integrale aanpak van het verkeersonderzoek vooropgestaan en zijn de actuele ontwikkelingen in de bredere context van het plangebied beoordeeld. De resultaten van het geactualiseerde verkeersonderzoek tonen aan dat lokaal op drukke momenten de verkeersdoorstroming soms wordt beperkt en dat vertraging kan optreden op het wegennet. Alle kruispunten zijn, bij de gegeven ochtend- en avondspits prognosevarianten en bij de toekomstige profielen voor alle modaliteiten, met een cyclustijd van 60 tot 90 seconden echter goed regelbaar. De doorstroming op de kruispunten en wegvakken in het westelijk stationsgebied voldoet ruimschoots

aan de randvoorwaarden. In het oostelijk deel kan er in pieksituaties gedurende de spitsperioden tijdelijk stagnatie optreden ter plaatse van de ODE brug. De algemene conclusie luidt nog steeds dat de uitvoering van de Stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de stationsomgeving.

Ofschoon op enkele wegvakken en kruispunten de intensiteiten wel toenemen, leidt dat nergens tot onaanvaardbare situaties. Het aspect verkeer en bereikbaarheid staat de uitvoering van dit bestemmingsplan en het verkeersbesluit niet in de weg. Voor meer details van het onderzoek en de resultaten ervan, wordt verwezen naar hoofdstuk 14 van de toelichting van het bestemmingsplan en het daar als bijlage aan toegevoegde onderzoeksrapport.

Voor zover adressanten stellen dat de onderzoeken niet aansluiten op de nota Bereikbare Binnenstad wordt opgemerkt dat dit een beleidsnotitie van stadsdeel Centrum betreft, waarin een toekomstvisie en een wensbeeld worden geschetst. Het betreft geen verkeersonderzoek dat de mogelijke effecten van een concreet bestemmingsplan als het onderhavige in beeld brengt en beoordeelt. De aankondigingen en uitspraken in het kader van deze beleidsnotitie zijn algemeen van aard en hebben in dat opzicht geen relevantie voor het opgestelde bestemmingsplan waarvoor veel gericht onderzoek is uitgevoerd. De ambitie tot het behalen van de diverse gestelde beleidsdoelen, zoals het optimaliseren van schoon vervoer over water en het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers op bepaalde trajecten, valt hoe belangrijk ook, buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit.

Voor zover adressanten in dit verband andere onderzoeken aanhalen die niet betrokken zouden zijn, wordt opgemerkt dat er continue onderzoeken ter optimalisering van de verkeersdoorstroming in de stad plaatsvinden. Van belang is dat voor de nu te maken afweging voor het bestemmingsplan en het verkeersbesluit van de voor dit besluit relevante, meest actuele onderzoeksresultaten gebruik is gemaakt.

Uitgangspunten van onderzoek

Wat betreft de uitgangspunten van onderzoek in relatie tot omliggende plangebieden wordt opgemerkt dat ten behoeve van de bestemmingsplannen voor Oosterdok West en Stationseiland in 2012 een integraal verkeersonderzoek is uitgevoerd met het destijds vigerende verkeersmodel Genmod. Dit verkeersonderzoek zou ook voor de onderbouwing van onder meer de bestemmingsplannen ODE Zuid en Prins Hendrikkade worden gebruikt. Aangezien begin 2015 het nieuwe verkeersmodel Amsterdam (VMA) is opgeleverd is het

verkeersonderzoek uit 2012 geactualiseerd met gebruikmaking van VMA. Omdat het een nieuw verkeersmodel betreft met geactualiseerde uitgangspunten en databronnen en met een andere modeltechniek, waarin de kruispuntafwikkeling bepalend is in plaats van de wegvakbelasting, wijken de resultaten af van de eerdere uitkomsten. De uitkomsten leveren echter dezelfde conclusies op.

VMA is een statisch verkeersmodel, waarmee de routekeuze en intensiteiten worden geprognosticeerd. Vervolgens is het dynamische verkeersmodel Vissim gebruikt om de verkeerstoets op gedetailleerd kruispuntniveau te toetsen, waarbij ook naar de groentijden voor het langzaam verkeer is gekeken.

Voor het onderzoek is zowel de ochtend- als de avondspits onderzocht.

VMA is uitgebreid gevalideerd en getest voordat het is vrijgegeven voor verkeersberekeningen ter vervanging van Genmod.

De uitgangspunten van VMA zijn, net als bij Genmod gebruikelijk was, door het college vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in de rapportage "Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam 2015".

Maatregelen

Op de maatregelen en regelingen op de kruisingen en de consequenties daarvan op de doorstroming is bovenstaand bij de nadere uitleg over het verkeersonderzoek al ingegaan. Aangezien de verkeersafwikkeling op de kruispunten in meerdere zienswijzen aan de orde is gesteld wordt op deze plaats tevens verwezen naar een reactienotitie die door de gemeente is opgesteld naar aanleiding van een Second Opinion rapport dat ter toevoeging op een van de zienswijzen is ingebracht ("Reactie op Ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk", Royal Haskoning DHV, d.d. 30 september 2015 en "Reactie op second opinion RHDHV, Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", Verkeer en Openbare Ruimte, rapportnummer O150119-2, 7 december 2015). En tevens naar de Notitie Doorrekening Fietsprofiel kruispunt Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht, gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid, november 2015. Genoemde rapportages zijn als bijlage toegevoegd aan deze Nota van Beantwoording en gelden als aanvulling op de toelichting behorende bij het bestemmingsplan en op de motivering van het verkeersbesluit.

Er zijn wel degelijk concrete maatregelen die in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015 worden getroffen. Deze betreffen onder meer het verleiden van touringcars naar de rand van de stad. Dit gaat geleidelijk gebeuren. In het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit onderzoekt de gemeente zelf een aantal alternatieve touringcarlocaties, aan de rand van de stad. Verder is er de uitbreiding

van de pilot elektronische haltedetectie. In 2016 wordt op een tiental plekken in het centrumgebied bij drukke touringcarhaltes een elektronisch detectiesysteem geïnstalleerd. Dit systeem geeft automatisch de maximale halteertijd van touringcars aan en wordt de bezetting van de halte inzichtelijk gemaakt. Er wordt onderzocht of er een koppeling kan worden gelegd met handhaving en of de info als Open Data kan worden ontsloten.

Vervoer over water

Over het vervoer over water en eventuele verbeteringen daarin zoals adressant voorstelt, wordt opgemerkt dat dit geen onderwerp betreft dat in dit bestemmingsplan en verkeersbesluit wordt meegenomen.

Veiligheid voor voetgangers en fietsers

Met betrekking tot de veiligheid van voetgangers en fietsers op het traject Oudezijds Kolk/Damrak- ODE-brug wordt opgemerkt dat één van de doelstellingen van het maaiveldontwerp Stationseiland Prins Hendrikkade bestaat uit het maken van ruimte voor voetgangers en fietsers. Voetgangers maken geen onderdeel uit van Verkeersmodel Amsterdam, maar deze groep krijgt meer ruimte in de groenfase van de verkeerslichten dan thans is het geval is. Fietsers maken wel deel uit van het model. Hierbij is gerekend met de ochtend- en avondspits als uitgangspunt. Voor zover dit punt in het kader van het bestemmingsplan relevant is, wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan zich er binnen de ter plaatse geldende bestemming Verkeer – 1 niet tegen verzet om meer ruimte voor voetgangers te creëren

Handhaving en sluipverkeer

Handhaving van verkeersregels krijgt binnen de beheer- en uitvoeringstaken van het stadsdeel wel degelijk de nodige aandacht. De handhaving valt echter buiten de orde van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit.

Conclusie

In het kader van de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan en het verkeersbesluit is een actueel, integraal onderzoek naar verkeer en bereikbaarheid uitgevoerd, waarin de effecten van de stadshartlus en de knip mede zijn betrokken. De onderzoeken in dit verband tonen aan dat het bestemmingsplan en het verkeersbesluit voldoende onderbouwd zijn en dat er geen aanleiding is in daarin wijzigingen aan te brengen.

Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

e. Luchtkwaliteit

Adressanten geven aan blij te zijn dat er ondanks het conserverende bestemmingsplan alsnog een luchtkwaliteitsonderzoek is gedaan met als uitgangspunt de Stadshartlus en de Knip. Het resultaat dat het bestemmingsplan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan een betere of slechtere luchtkwaliteit is teleurstellend. Adressanten menen dat in het onderzoek foute aannames zijn gedaan. In de modellen zijn touringcars ten onrechte gerekend tot de categorie middelzware in plaats van zware voertuigen. Daarnaast is uitgegaan van rijdende voertuigen, terwijl op de Prins Hendrikkade sprake is van stilstaande voertuigen met stationair draaiende motoren.

De effecten van het verplaatsen van de steigers voor rondvaartboten zijn niet onderzocht.

Adressant vraagt voorts wat de bijdrage aan de luchtverontreiniging is van treinverkeer en de groei van de haven.

Adressant heeft aanvullend per email aangegeven dat de bus intensiteiten (Openbaar Vervoer, niet de touringcars) op het gedeelte van de Prins Hendrikkade ten oosten van de Kamperbrug voor dag-, avond, en nachtperiode, niet correct uit het verkeersrapport d.d. 27 juli 2015 waren overgenomen.

Gemeentelijke reactie

De touringcarhaltes in het stationsgebied zijn al bestaand. In het gebied Stationseiland/Damrak waren tot 2013 in totaal 13 officiële touringcarplekken, verdeeld over de vier touringcarhaltes Damrak (in 2013 verplaatst naar Prins Hendrikkade), Victoria, Prins Hendrikkade (bij de rondvaartboten van HollandInternational en Lovers). Het aantal touringcarhalteplaatsen wordt niet uitgebreid. De realisatie van touringcarhalteplaatsen bij de St Nicolaaskerk kunnen in het gebied dan ook niet leiden tot een grotere bijdrage aan de luchtverontreiniging.

De hoeveelheden rijdend touringcarverkeer en halterende touringcars in het gebied zijn dus onveranderd.

Halterende touringcars

Op zeer lokaal niveau is er ten aanzien van de halterende touringcars een verandering aan de orde: de 5 touringcarhalteplaatsen die tot 2013 waren gepositioneerd aan het Damrak zijn in 2013 verplaatst naar de locatie St Nicolaaskerk. In het ontwerp verkeersbesluit is een uitbreiding naar zeven halteplaatsen voorzien, waarvan drie ter hoogte van de woning van adressant.

In 2013 heeft de voorzieningenrechter al overwogen dat de mogelijke gevolgen van de halteplaats ten aanzien van onder andere luchtkwaliteit niet zozeer voortvloeien uit of samenhangen met het verkeersbesluit zelf. Of die gevreesde gevolgen zich openbaren, is vooral een kwestie van adequate handhaving van het verbod op het laten draaien van de motoren tijdens het parkeren, wat is geregeld in de APV (Rechtbank Amsterdam, 10 mei 2013, zaaknr. AWB 13-2116 BESLU en AWB 13-2117 BESLU). Ten behoeve van deze handhaving wordt het bestaande steward-project voortgezet. Ook nu, in het kader van deze bestemmingsplanprocedure, is dezelfde overweging aan de orde.

Niettemin is ter nadere onderbouwing daarvan, naar aanleiding van o.a. de onderhavige zienswijze op de ontwerpbesluiten, nader onderzoek gedaan naar de eventuele consequenties van de touringcarhalte op deze specifieke locatie voor geluid, luchtkwaliteit en trillinghinder. Dit is neergelegd in het memo "Effect touringcarstandplaatsen ter hoogte van het NH Barbizon Palace Hotel op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit", M+P DROAM.12.01B.01, 6 november 2015, en het rapport "Laagfrequent geluid en trillingen door halterende touringcars aan de Prins Hendrikkade", M+P DROAM.12.01C.1 d.d. 28 oktober 2015. De resultaten van het memo, voor zover die voor luchtkwaliteit relevant is, laten zien dat de halterende touringcars nagenoeg geen bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging ter plaatse. Genoemde nadere onderzoeken zijn eveneens als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden als aanvulling op de plantoelichting en de motivering van het verkeersbesluit.

De touringcarhalte bij de St Nicolaaskerk komt bovendien in de plaats van bestaande OV-bushaltes die verplaatst zijn naar de IJzijde van het centraal station. Ter plaatse was dus al sprake van een vergelijkbare bron van uitstoot van uitlaatgassen.

In dit geval is als gevolg van de opmerkingen van bewoners over de halteerlocatie aan de Prins Hendrikkade oost, besloten de locatie aan oostzijde te heroverwegen en het voorlopig maaiveldontwerp aan te passen. Aan de Prins Hendrikkade oost worden, zoals oorspronkelijk gepland zes in plaats van de bij de ter inzage legging van het ontwerp verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die aan de Prins Hendrikkade west niet mogelijk is gebleken, wordt alsnog niet gecompenseerd aan de oostzijde. Het ontwerp verkeersbesluit wordt op dat onderdeel ambtshalve aangepast. Met deze aanpassing wordt enigszins tegemoet gekomen aan de belangen van bewoners, in zoverre dat het verlies van 1 halteplaats aan de westzijde niet zal leiden tot een zwaardere belasting van de oostzijde.

Rijdende touringcars

In de rapportage 'Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk', M+P, 31 juli 2015, gewijzigd op 30 september 2015 is gerekend met touringcars als 'middelzware voertuigen'. De stelling dat voor touringcars met het voertuigtype 'zware voertuigen' gerekend zou moeten worden is onjuist. Op Infomil² wordt uiteengezet hoe hiermee binnen het RM2007 moet worden omgegaan. Er is aangegeven dat onder de categorie middelzwaar vallen: "gelede en ongelede autobussen, en andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van 1 achteras met 4 banden".

Er bestaat de optie voor overheden om voor bussen te rekenen met een specifieke categorie 'bussen', omdat overheden via de aanbesteding invloed uit kunnen oefenen op de emissies per voertuig. Deze emissies zijn daardoor vaak anders dan die van 'middelzwaar verkeer'. Voor touringcars is dit niet het geval, de overheid is niet de aanbestedende partij. Touringcars dienen binnen luchtkwaliteitsberekeningen dan ook doorgerekend te worden als 'middelzware voertuigen'.

De rapportage brengt de consequenties van alle ontwikkelingen in de plangebieden in het stationsgebied, zowel kwantitatief als kwalitatief, integraal in beeld.

Geconcludeerd is dat het wegverkeer geen betekende bijdrage aan de luchtverontreiniging levert.

De luchtkwaliteit staat dan ook niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan en het voorliggende verkeersbesluit in de weg.

Verplaatsing van aanlegsteigers rondvaartboten

De effecten van de steigers voor rondvaartboten zijn in het onderzoek naar de luchtkwaliteit geen onderwerp van onderzoek. Binnen het stationsgebied worden aanlegsteigers verplaats, maar het betreft een in het gebied al bestaand gebruik. Er is daarom geen sprake van nieuwe gebruiksmogelijkheden met nieuwe effecten op luchtkwaliteit.

De op- en afstapplaats in de nabijheid van de woningen van adressanten is de verlaagde kade die voor openbaar gebruik door de recreatieve bedrijfsvaart is bedoeld en als zodanig is bestemd. Het is een bestaande op- en afstapvoorziening die conserverend is bestemd. Er is geen sprake van een nieuwe voorziening of uitbreiding daarvan. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat met het bevestigen van deze bestaande voorziening zich een onaanvaardbare situatie voordoet.

² <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/slag/monitoren/monitoring-nsl/verkeersgegevens/kaartbekijken/rekenregels/>

Treinverkeer en haven

Het bestemmingsplan leidt niet tot een ander gebruik, locatie of een intensivering van de haven of het treinverkeer. De haven of het treinverkeer is daarom geen variabele in het onderzoek. Deze bronnen zijn opgenomen in de door het Rijk vastgestelde, locatiespecifieke achtergrondwaarden. Uit het onderzoek volgt dat de achtergrondconcentraties hoog zijn maar dat er geen overschrijding van normen plaatsvindt.

Bus intensiteiten in onderzoek luchtkwaliteit

De rapporten geluid en luchtkwaliteit mede naar aanleiding van de zienswijze van adressant op 30 september 2015 zijn gewijzigd. Het betreft een aanpassing, waarbij de bus intensiteiten op het gedeelte van de Prins Hendrikkade ten oosten van de Kamperbrug voor dag-, avond, en nachtperiode, die per abuis niet correct uit het verkeersrapport d.d. 27 juli 2015 waren overgenomen, alsnog aan de berekeningen zijn toegevoegd.

Dit heeft voor de onderzoeksresultaten betreffende geluid en luchtkwaliteit niet tot andere resultaten geleid. De gewijzigde rapporten zijn als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden ter aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan.

Conclusie

Naar de mogelijk nadelige effecten van het bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit heeft voldoende onderzoek plaats gevonden. Het luchtkwaliteitsonderzoek omvat de voor dit plan relevante aspecten en is op de juiste grondslagen gebaseerd.

De rapportage die ten grondslag heeft gelegen aan het ontwerpbestemmingsplan is gecorrigeerd op 30 september 2015, maar dat heeft geen gevolgen voor de resultaten en conclusies. De resultaten geven aan dat er in het plangebied geen overschrijding van normen plaatsvindt en dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Voorts is nader onderzoek verricht naar de eventuele effecten van aan- en afrijdend busverkeer op de touringcarhalte aan de Prins Hendrikkade oost. De rapportage van 6 november 2015 geeft aan dat de bussen nauwelijks bijdragen aan de luchtkwaliteit ter plaatse.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan als op het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

f. Bevoorrading Centraal Station

Adressanten merken op dat een echt sluitende visie op de bevoorrading (inclusief diensten) voor het Centraal Station aan de voorkant en de calamiteitenhaltes

ontbreekt in het bestemmingsplan. Hiermee kunnen de beoogde besluiten niet worden genomen.

Gemeentelijke reactie

Het Centraal Station maakt geen onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan en het verkeersbesluit is er ook niet op van toepassing.

In het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Stationseiland is in hoofdstuk 6.8 van de toelichting uitgebreid ingegaan op de bevoorrading van het Centraal Station en het omliggende gebied. Daarbij is de uitvoering van de in het onderhavige plangebied gelegen knip al als uitgangspunt meegenomen.

Op de bereikbaarheid bij calamiteiten is in de beantwoording 1 sub c reeds voldoende ingegaan. Dit onderwerp behoeft hier geen nadere aanvulling.

Conclusie

Vastgesteld wordt dat de zienswijze betrekking heeft op een ander plangebied. Los daarvan is er geen reden om voor het onderhavige plangebied op voorhand aan te nemen dat de bevoorrading en de bereikbaarheid bij calamiteiten van het stationsgebied, waar het onderhavige plangebied aan grenst, in de nieuwe situatie belemmeringen zullen ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

g. Geluid en geluidhinder

Geluid gewijzigde verkeerscirculatie

Adressanten vragen naar de gevolgen van de gewijzigde verkeerscirculatie in de stationsomgeving voor de geluidcontouren.

Geluid touringcarhaltes

Daarnaast menen zij dat het uitgevoerde geluidonderzoek niet compleet is, omdat geen rekening wordt gehouden met de nieuwe touringcarhaltes en de daar geparkeerde (met stationair draaiende motoren) bussen, de geluidscontour op hoger gelegen verdiepingen (de airco op het dak van de touringcars maakt meer geluid dan de motor) en de rondvaartboten bij de kade.

Handhaving dagranddistributie

Verder vinden adressanten het prima dat de gemeente de bevoorrading en transport in de nacht en dagranden concentreert om de binnenstad te ontlasten, maar ontbreekt het aan handhaving om de veelvuldige overtredingen van de regels voor dagranddistributie tegen te gaan. Tevens menen adressanten dat de aannemers zich niet houden aan de regels voor nachtelijke bevoorrading die

gelden voor het centrum. Ze werken niet met PIEK-materiaal en chauffeurs kennen de spelregels niet. Voorgesteld wordt dit expliciet in de plannen voor het Stationseiland op te nemen.

Gemeentelijke reactie

Geluid gewijzigde verkeerscirculatie

De gevolgen van de te wijzigen infrastructuur zijn ter voorbereiding van het bestemmingsplan beschreven en beoordeeld in het onderzoeksrapport (M+P: 'Onderzoek geluidsbelasting bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk', 31 juli 2015, gewijzigd op 30 september, zie hiervoor onder 1. sub b van deze Nota van Beantwoording), dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd en daar onderdeel van uitmaakt. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de realisatie van de knip op de Prins Hendrikkade geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder tot gevolg heeft, de geluidsbelasting vanwege wegverkeer over de Prins Hendrikkade in de toekomst afneemt (ca -1 tot -10 dB) en dat de afname het grootst is ter plaatse van 'De Knip' (wegdeel tussen Martelaarsgracht en Damrak). Met betrekking tot de De Ruyterkade wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting vanwege wegverkeer over de De Ruyterkade naar aanleiding van 'De Knip' toeneemt, dat deze toename echter niet optreedt binnen een zone van een weg waar een fysieke wijziging plaatsvindt, waarmee er ter plaats dus geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en de eerder in 2014 berekende hogere waarden bij de woningen aan de De Ruyterkade in 2026 niet worden overschreden. In relatie tot de geluidsbelasting zijn er ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan geen aanvullende maatregelen nodig. Er moet overigens bedacht worden dat de rijbanen voor de woning van adressanten in de bestaande situatie dicht bij de woning liggen dan in de toekomstige situatie. In het bestemmingsplan is de rijstrook op de planverbeelding vastgelegd.

Geluid touringcarhaltes

Op zeer lokaal niveau is er ten aanzien van de halterende touringcars een verandering aan de orde: de 5 touringcarhalteplaatsen die tot 2013 waren gepositioneerd aan het Damrak zijn in 2013 verplaatst naar de locatie St Nicolaaskerk. In het ontwerp verkeersbesluit is een uitbreiding naar zeven halteplaatsen voorzien, waarvan drie ter hoogte van de woning van adressant.

In 2013 heeft de voorzieningenrechter al overwogen dat de mogelijke gevolgen van de halteplaats ten aanzien van onder andere luchtkwaliteit niet zozeer voortvloeien uit of samenhangen met het verkeersbesluit zelf. Of die gevreesde gevolgen zich openbaren, is vooral een kwestie van adequate handhaving van het verbod op het laten draaien van de motoren tijdens het parkeren, wat is geregeld in de APV

(Rechtbank Amsterdam, 10 mei 2013, zaaknr. AWB 13-2116 BESLU en AWB 13-2117 BESLU). Ten behoeve van deze handhaving wordt het bestaande steward-project voorgezet. Ook nu, in het kader van deze bestemmingsplanprocedure, is dezelfde overweging aan de orde.

Niettemin is ter nadere onderbouwing daarvan, naar aanleiding van o.a. de onderhavige zienswijze op de ontwerpbesluiten, nader onderzoek gedaan naar de eventuele consequenties van de touringcarhalte op deze specifieke locatie voor geluid, luchtkwaliteit en trillinghinder. Dit is neergelegd in het memo "Effect touringcarstandplaatsen ter hoogte van het NH Barbizon Palace Hotel op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit", M+P DROAM.12.01B.01, 6 november 2015, en het rapport "Laagfrequent geluid en trillingen door halterende touringcars aan de Prins Hendrikkade", M+P DROAM.12.01C.1 d.d. 28 oktober 2015.

De resultaten van het memo, voor zover die voor luchtkwaliteit relevant is, laten zien dat de halterende touringcars nagenoeg geen bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging ter plaatse.

Genoemde nadere onderzoeken zijn eveneens als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden als aanvulling op de plantoelichting en de motivering van het verkeersbesluit.

De touringcarhalte bij de St Nicolaaskerk komt bovendien in de plaats van bestaande OV-bushaltes die verplaatst zijn naar de IJzijde van het centraal station. Ter plaatse was dus al sprake van een vergelijkbare bron van uitstoot van uitlaatgassen.

In dit geval is als gevolg van de opmerkingen van bewoners over de halteerlocatie aan de Prins Hendrikkade oost, besloten de locatie aan oostzijde te heroverwegen en het voorlopig maaiveldontwerp aan te passen. Aan de Prins Hendrikkade oost worden, zoals oorspronkelijk gepland zes in plaats van de bij de ter inzage legging van het ontwerp verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die aan de Prins Hendrikkade west niet mogelijk is gebleken, wordt alsnog niet gecompenseerd aan de oostzijde. Het ontwerp verkeersbesluit wordt op dat onderdeel ambtshalve aangepast. Met deze aanpassing wordt enigszins tegemoet gekomen aan de belangen van bewoners, in zoverre dat het verlies van 1 halteplaats aan de westzijde niet zal leiden tot een zwaardere belasting van de oostzijde.

Blijkens het voor geluid relevante memo levert de touringcarhalteerlocatie wat betreft aan- en afrijdende bussen geen extra geluidbelasting op voor de woningen

aan de Prins Hendrikkade oost. Het geluidsniveau afkomstig van de touringcars is minimaal 12 dB lager dan het geluid afkomstig van alle wegverkeer samen. De aan- en afrijdende touringcars zijn daarmee nauwelijks hoorbaar op het totale geluidsniveau in de omgeving.

Wat betreft laagfrequent geluid en trillinghinder concludeert bovengenoemde rapportage dat de emissie van laagfrequent geluid door halterende bussen sterk verschilt per bus, maar dat ook de meest maatgevende bus met stationair draaiende motor geen onacceptabele hinder door laagfrequent geluid veroorzaakt. Gezien de relatief kleine marge ten opzichte van de (maatgevende) 20 dB(A) curve en grote verschillen in invoegverlies tussen verschillende (woon)ruimtes, is niet uit te sluiten dat in bepaalde (woon)ruimtes toch overschrijdingen plaatsvinden. Om dat te voorkomen is het aan te bevelen erop toe te zien dat motoren direct na aankomst bij de halte worden stilgezet. Zoals eerder opgemerkt, wordt daarop gehandhaafd. Het stationair draaien van de voertuigen zal niet leiden tot trillingshinder via de bodem. Genoemde nadere onderzoeken zijn eveneens als bijlage bij deze Nota van Beantwoording gevoegd en gelden als aanvulling op de plantoelichting.

De touringcarhalte bij de St Nicolaaskerk komt bovendien in de plaats van bestaande OV-bushaltes die verplaatst zijn naar de IJzijde van het centraal station. Ter plaatse was dus al sprake van een vergelijkbare bron van geluidhinder.

Handhaving dagranddistributie

Handhaving krijgt binnen de beheer- en uitvoeringstaken van het stadsdeel de nodige aandacht. De handhaving valt echter buiten de orde van het bestemmingsplan.

Conclusie

De eventuele gevolgen die dit bestemmingsplan heeft voor het aspect geluid zijn naar het oordeel van de gemeente voldoende onderzocht. De resultaten laten zien dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

Een nadere aanvulling van het onderzoek op de effecten van aan- en afrijdende bussen op de touringcar halteerlocatie op geluid, als ook het nadere onderzoek naar laagfrequent geluid en trillinghinder hebben geen nadelige effecten aangetoond, mits er voor wordt gezorgd dat de motoren van voertuigen na aankomst bij de halte worden uitgeschakeld. Het correct naleven van de regels door leveranciers en touringcars ligt op het terrein van beheer en handhaving en valt in principe buiten orde van het bestemmingsplan. Het aanvullende rapport geluid, luchtkwaliteit en trillinghinder levert, evenals de gewijzigde rapporten over geluid en luchtkwaliteit, een aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan en op de motivering van het verkeersbesluit.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

h. Nachtelijke werkzaamheden GVB

Adressanten hebben een aantal suggesties om het bestemmingsplan aan te vullen. In de eerste plaats stellen zij voor om in het bestemmingsplan normen op te nemen zodat minder werkzaamheden nodig zijn en deze werkzaamheden bovendien overdag plaats kunnen vinden. In de tweede plaats doen adressanten het voorstel om in het bestemmingsplan regels op te nemen ten aanzien van het maximaal aantal dagen en nachten waarop gewerkt mag worden in een jaar en wat het maximale geluidsniveau daarbij mag zijn. En ten slotte suggesties over de BLVC-procedures.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan en verkeersbesluit zijn niet de instrumenten om uitvoeringswerkzaamheden in de openbare ruimte te plannen en te reguleren. Gemeente Amsterdam hanteert voor de feitelijke uitvoering van werkzaamheden een eigen planning- en faseringsinstrumentarium. Daarbuiten gelden de algemene regels uit de Algemene Plaatselijk Verordening (APV). De suggesties van adresant horen in het bestemmingsplan en het verkeersbesluit niet thuis en zullen in dit kader dan ook niet worden betrokken.

Conclusie

De zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt. Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

i. Fietsparkeren

Het Stadsdeel heeft in 2010 tijdelijk fietsstallingsplaatsen gecreëerd voor Prins Hendrikkade 86. Adressanten gaan er nog steeds vanuit dat deze tijdelijke voorziening verdwijnt. Dit blijkt niet uit de tekeningen.

Adressanten merken op dat er veel al dan niet tijdelijke fietsparkeerplekken zijn gecreëerd, maar ook weer zijn verdwenen. Daarnaast merken adressanten op dat er geen handhaving plaatsvindt van bijvoorbeeld het op grote schaal negeren van verboden. Zonder een plan voor de aanpak van de geparkeerde fietsen (en de bijpassende maatregelen voor handhaving) leidt het bestemmingsplan tot problemen met in de buurt geparkeerde fietsen.

Gemeentelijke reactie

De herontwikkeling van het Stationseiland moet een oplossing bieden voor de enorme fietsparkeervraag. In het Masterplan Stationseiland uit 2005 werd uitgegaan van fietsenstallingen voor in totaal 10.000 plekken. In 2010 hebben ProRail, NS en Amsterdam gezamenlijk een nieuwe capaciteitsberekening opgesteld, waarin rekening is gehouden met de verwachte groei van het treinverkeer en een verwachte toename van de fiets in het voor- en natransport van de trein. Het fietsgebruik neemt al jaren toe, en daarom is er een grotere behoefte aan fietsparkeerplaatsen dan eerder voorzien. Deze prognose en de latere herijking hiervan komen uit op een behoefte aan 18.000 fietsparkeerplekken in 2020 en 22.000 in 2030.

In 2014 zijn 14 mogelijke locaties voor fietsenstallingen benoemd. Begin 2015 hebben ProRail, NS, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam hieruit een voorkeursvariant vastgesteld, waar het college in februari mee heeft ingestemd. Deze wordt nu uitgewerkt en zal landen in een samenwerkingsovereenkomst in het eerste kwartaal van 2016. In 2015 heeft de gemeenteraad met het Aanvullend voorkeursbesluit ingestemd met een ondergrondse fietsenstalling met 7.000 parkeerplekken onder het water van de middenkom van het Open Havenfront. In het onderhavige plan wordt deze voorziening mogelijk gemaakt.

Ook in het recent geactualiseerde bestemmingsplan Stationseiland is ruimte gereserveerd om extra fietsparkeerplekken te realiseren en het aanbod te vergroten om aan de toegenomen parkeervraag tegemoet te komen. De stallingen in het stationsgebied worden zo optimaal mogelijk ingericht, net als de toeleidingsroutes naar de stallingen om het toekomstig gebruik zo goed mogelijk te garanderen.

Op dit moment zijn ca. 11.000 fietsparkeerplekken aanwezig in de omgeving van het station. In afwachting van het gereedkomen van definitieve fietsparkeervoorzieningen is het soms nodig dat er tijdelijke voorzieningen in het gebied worden gerealiseerd. Hiervoor worden, voor zover deze voorzieningen omgevingsvergunningplichtig zijn, afzonderlijke Wabo-procedures doorlopen.

In het VO maaiveld is een aantal kleinschalige fietsvoorzieningen (nietjes en parkeervakken) opgenomen om naast de ondergrondse stallingen aan de behoefte te kunnen voldoen. De voorzieningen ter hoogte van de Prins Hendrikkade 86 zijn geplaatst tussen de bomen. Deze kleinere voorzieningen zijn in de regel niet vergunning plichtig en kunnen in overeenstemming met de openbare verkeersbestemming worden gerealiseerd.

Voor zover fietsen buiten de geboden voorzieningen geparkeerd worden en de

openbare ruimte verstoren wordt daarop wel degelijk gehandhaafd. Het stadsdeel heeft afspraken gemaakt op welke wijze het stadsdeel de handhaving in onderhavig plangebied uitvoert, waartoe onder meer specifieke handhavingsbepalingen in de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen. Handhaving is overigens een beheertaak die elders wordt geregeld en buiten de orde van het bestemmingsplan valt.

Conclusie

Er bestaat wel degelijk een plan van aanpak om het fietsparkeren in de stationsomgeving in goede banen te leiden. Daar waar fietsen buiten de aangewezen voorzieningen parkeren wordt handhavend opgetreden. Dit onderwerp betreft voor het overige een beheertaak die buiten de orde van het bestemmingsplan en het nu voorliggende verkeersbesluit valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

j. Gas- en elektriciteitsleidingen Liander en waterleidingen Waternet

Adressanten merken op dat Liander geen urgente werkzaamheden kan uitvoeren aan gas- en elektriciteitsleidingen in verband met de tijdelijke plaatsing van fietsparkeerplaatsen. Adressanten verzoeken in het bestemmingsplan op te nemen dat de openbare ruimte boven de leidingen van Liander en anderen vrij moet blijven zodat werkzaamheden ongehinderd en onverlet plaats kunnen vinden. Tevens verzoeken adressanten aandacht te besteden aan het verminderen van kabeldrukke onder de straat.

Gemeentelijke reactie

Het betreft hier feitelijke uitvoeringswerkzaamheden die buiten het kader van het bestemmingsplan vallen. Het bereikbaar houden van kabels en leidingen in de ondergrond wordt privaatrechtelijk geregeld.

Conclusie

De zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit valt. Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

k. Voetgangers

Adressanten geven aan dat er in het bestemmingsplan op geen enkele wijze rekening is gehouden met voetgangers. Adressanten doet een suggestie om in de uitwerking alsnog, op basis van harde cijfers, te kijken naar de modaliteit

voetgangers om het plan ook veilig voor voetgangers te maken. Zonder deze uitwerking is geen goed oordeel over de bestemmingsplannen te geven.

Gemeentelijke reactie

Verwezen kan worden naar de beantwoording die hiervoor onder zienswijze 1 sub d is opgenomen.

Conclusie

Voetgangers zijn voldoende in het onderzoek betrokken. Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

I. Aanplanten van bomen

Adressanten staan negatief tegenover het aanplanten van meerdere bomen ter hoogte van de Prins Hendrikkade 86, namelijk:

- o de bomen zijn historisch niet authentiek;
- o bomen zijn onveilig;
- o bomen ontnemen de bewoners hun geweldige uitzicht op het schitterende Stationseiland en omgeving;
- o de appartementen aan deze zijde van de Prins Hendrikkade krijgen nauwelijks tot geen zon vanwege hun ligging op het noorden;
- o de bomen worden zo geplaatst dat glasbewassing met hoogwerkers of verhuizen straks niet meer mogelijk is;
- o de bereikbaarheid voor hulpdiensten is in het geding;
- o er is geen ruimte voor de bomen.

Gemeentelijke reactie

Het al dan niet aanplanten van bomen is geen onderwerp dat in dit bestemmingsplan of verkeersbesluit aan de orde kan komen. Beide besluiten voorzien niet specifiek in programma en of maatregelen waarbij ter uitvoering daarvan noodzakelijkerwijs bomen moeten verdwijnen of moeten worden gecompenseerd. Dit bestemmingsplan legt de feitelijk bestaande situatie vast en biedt in de openbare ruimte flexibiliteit om deze met groenvoorzieningen in te richten, maar verplicht daartoe niet. De daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte en daarbij te maken keuzes over o.a. de eventuele aanplant van bomen is een uitvoeringskwestie die bij de uitvoeringsplannen voor dit gebied aan de orde komt. Het onderwerp is wel onderdeel van het Voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland – Prins Hendrikkade en de nadere uitwerking daarvan.

Conclusie

De zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de orde van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit valt. Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

m. Touringcars op Prins Hendrikkade ter hoogte van Barbizon hotel: belangenafweging en alternatieven

Adressanten merken op dat aan de verplaatsing van halteplaatsen voor touringcars van het Damrak naar de Prins Hendrikkade ter hoogte van de nrs. 80-86, de St. Nicolaaskerk en het Barbizonhotel, geen belangenafweging ten grondslag heeft gelegen en dat daarmee in strijd met de Algemene wet bestuursrecht wordt gehandeld.

Adressanten menen dat bij deze afweging betrokken moet worden dat:

- o betere alternatieven met meer draagvlak voorhanden zijn;
- o de locatie aan de Prins Hendrikkade niet voorziet in voldoende capaciteit;
- o er overlast wordt ondervonden van in- en uitstappende toeristen;
- o er sprake is van nachtelijke overlast;
- o handhaving niet is gegarandeerd;
- o effecten voor de buurt (bewoners en ondernemers) zich ver uitstrekken.

Bovenstaande leidt ertoe dat adressanten het verzoek doen om de aangedragen alternatieven te overwegen. Tevens verzoeken adressanten om de halteplekken voor touringcars uit het plan te halen totdat eind 2017 een evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaatsgevonden op basis van een volledig afgerond toeristenseizoen (inclusief Pasen, Hemelvaart en Pinksteren) zodat een zorgvuldige besluitvorming mogelijk is. Vervolgens kan een aanvullende planprocedure worden gestart.

Verder merken adressanten op dat de handhaving bij touringcarhalteplekken niet is gegarandeerd en de gevolgen voor de buurt onvoldoende zijn ingeschat.

Gemeentelijke reactie

In het VO Maaiveld zoals vastgesteld in 2012 gold de handhaving van 13 touringcar halteplekken in dit deel van de binnenstad als uitgangspunt, met een verdeling van 7 aan de Prins Hendrikkade west ter hoogte van het Victoria en 6 aan de Prins Hendrikkade oost ter hoogte van het Barbizonhotel. In het maaiveldontwerp is de locatie ruimtelijk afgewogen en zijn ook alternatieven aan de orde geweest.

Ofschoon de onderhavige locatie op zichzelf aanvaardbaar is bevonden, zijn in het

proces alternatieven overwogen, maar hebben die niet tot het afzien van de onderhavige locatie geleid. Zoals hieronder aangegeven, is een aantal alternatieve locaties afgevalen. Onderzoek naar andere alternatieven loopt door, deze zijn nog in onderzoek en bieden op langere termijn mogelijk een, al dan niet ondersteunend, alternatief. Dat laatste is nu niet aan de orde, de aanwijzing van de onderhavige locatie blijft voor de komende periode noodzakelijk.

- i. Voor de Nicolaaskerk: er is voor gekozen op deze locatie niet te halteren, vanwege het uitzicht op de Nicolaaskerk, maar ook omdat de uitrit van de ventweg hier is gelegen.
- ii. Bij de steiger tegenover het Barbizon: deze locatie is om verschillende redenen niet mogelijk omdat: a) op de Prins Hendrikkade oost in de beoogde eindsituatie sprake is van 1-richtingsverkeer in oostelijke richting, voor al het verkeer, inclusief touringcars; b) de openbare ruimte op de Prins Hendrikkade oost aan de zijde van het Open Havenfront bedoeld is als verblijfsruimte voor publiek (wandelpromenade); c) de openbare ruimte op de Prins Hendrikkade oost aan de zijde van het Open Havenfront alleen bedoeld is als calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten van oost naar west.
- iii. 's Avonds en 's nachts touringcars bij de PTA: bij de PTA kunnen touringcars reeds parkeren (uitgezonderd wanneer er cruiseboten liggen);
- iv. De betreffende haltes buiten de Keukenhofperiode 's avonds en 's nachts afsluiten wordt op dit moment onderzocht door stadsdeel Centrum.
- v. Andere alternatieve touringcarhaltes worden ontwikkeld aan de De Ruyterkade Oost en West (voor de riviercruise en bufferplaatsen voor het Centrum).
- vi. Er loopt een onderzoek naar nieuwe touringcarterminals op Zeeburgereiland en bij station Holendrecht.
- vii. In 2018 zal onderzocht worden hoeveel ruimte op busstation IJsei vrij komt na de verhuizing en opheffing van een aantal ov buslijnen door de opening van de Noord/Zuidlijn.
- viii. Samen met de rondvaartrederijen wordt gezocht naar een alternatieve locatie voor een transferpunt van touringcar op rondvaartboten v.v. in het Oosterdok of langs de zuidelijke IJ-oever.

In de voorbereiding en besluitvorming omtrent het voorliggende nieuwe bestemmingsplan wordt de huidige situatie en ervaringen van de afgelopen periode op basis van de evaluaties vanuit de touringcarbranche in de afweging meegenomen. Daarnaast is inmiddels een grote hoeveelheid gegevens reeds bekend over het gebruik van de halte. Het gaat om geconstateerde overtredingen, overlast meldingen, etc. De conclusie uit de beschikbare gegevens is dat de haltes veel

worden gebruikt, en dat de aanwezigheid van stewards een verkeerd gebruik en overlast beperkt. Er wordt gehandhaafd en de locatie krijgt prioriteit.

De effecten van de halteplaats voor de omgeving zijn wel degelijk in de afweging betrokken zoals hiervoor onder eerdere reacties is beschreven (Zie eerder in deze reactie, als ook hiervoor onder 1 sub b, e en g van deze Nota van Beantwoording.)

Conclusie

Er heeft ten behoeve van de locatiekeuze een ruimtelijke afweging plaatsgevonden en er zijn ondanks dat de onderhavige locatie op zich zelf ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht tevens alternatieven aan de orde geweest. Hoewel dit aspect strikt genomen buiten de orde van het bestemmingsplan valt, heeft handhaving wel continue de aandacht, waarbij het streven steeds is gericht op verdere verbetering. De ervaringen met de huidige tijdelijke halteerlocatie zijn in de afwegingen meegenomen.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn de eventuele nadelige gevolgen van de touringcar halteplaats aan de Prins Hendrikkade voldoende onderzocht. Daaruit volgt dat de locatie uit ruimtelijk en milieu oogpunt aanvaardbaar is.

Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

n. Rondvaartboten

De opstapplaats voor de rondvaartboten verhuist van het onbewoonde stuk van de Prins Hendrikkade naar het bewoonde stuk. Samen met het verhuizen van de toeristenbussen betekent dit een uitermate intensief gebruik van dit gedeelte van de Prins Hendrikkade. Adressanten maken zich zorgen over de vergunningverlening: openingstijden, toestaan van lichtborden en omroepinstallaties en de handhaving ervan in het algemeen. Zonder duidelijkheid hierover kan over het plan nog weinig gezegd worden. Adressanten verzoeken om de opstapplaats uit het bestemmingsplan te halen, totdat een positieve evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaatsgevonden. Daarbij moeten tevens eerst de effecten op de luchtkwaliteit in kaart worden gebracht nu het verschonen van de rondvaartsector op de lange baan is geschoven.

Gemeentelijke reactie

De locatie waar adressanten op doelen is de verlaagde kade die voor openbaar gebruik door de recreatieve bedrijfsvaart is bedoeld en als zodanig is bestemd. De voorziening die zich aan de zuidzijde, aan het water van de oostelijke kom van het Open Havenfront (aan de overzijde van de Prins Hendrikkade) bevindt, is tijdelijk

weggeweest vanwege werkzaamheden en keert nu terug op de oorspronkelijke plek. Er is aldus geen sprake van een nieuwe voorziening. Er worden ter plaatse verder geen gebouwde voorzieningen toegestaan die nadere vergunningen vereisen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat met het bevestigen van deze bestaande voorziening zich een onaanvaardbare situatie voordoet.

Eventuele overlast vanwege gebruik van de openbare ruimte wordt gereguleerd via de APV en valt buiten de orde van het bestemmingsplan.

Voor zover adressant doelt op het tijdelijk verplaatsen van rederijvoorzieningen in verband met het uitgraven en herinrichten van de middenkom, geldt dat de voorliggende besluiten hierop geen betrekking hebben.

Voor zover (omgevings)vergunningplichtig, zullen de eventuele effecten in de dan daarvoor te doorlopen procedures kunnen worden gewogen.

Conclusie

De stelling van adressanten is onjuist en de regeling waarom zij verzoeken ligt buiten het afwegingskader van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

o. Laad- en losvoorzieningen op Prins Hendrikkade 50-90

Er zijn onvoldoende laad- en losvoorzieningen voorzien voor de bevoorrading van de aanwezige ondernemers. Door de aanpassing van de Barbizonlus en de Stadshartlus is niet duidelijk hoe nu het goederenverkeer voor ondernemers en bewoners gaat lopen over het oostelijke deel van de Prins Hendrikkade van nummer 50 tot 90. Momenteel zijn er reeds knelpunten.

Tevens wordt opgemerkt dat de ventweg ten opzichte van de vorige versie wordt verkort. Tevens geven adressanten in overweging de rijrichting op de Zeedijk om te keren.

Gemeentelijke reactie

De opmerkingen betreffen met name de inrichting van het verkeersareaal voor laden en lossen, zoals in het VO Maaiveld is gepresenteerd. Daarin wordt tevens de ruimtelijke afweging gemaakt over de specifieke locaties en omvang van de voorzieningen in relatie tot de fysieke ruimte. Het bestemmingsplan verzet zich binnen de ter plaatse geldende bestemming Verkeer – 1 niet tegen de functie laden en lossen en de aanleg van parkeerplekken. De concrete aanwijzing en plaatsbepaling geschiedt via verkeersbesluiten, waarin omvang en locatiekeuze door middel van bebording nader worden bepaald na afweging van verkeerskundige belangen.

Ter toelichting op wat er volgens het VO Maaiveld in de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie feitelijk verandert, en die met het ontwerp verkeersbesluit wordt geformaliseerd, wordt het volgende opgemerkt.

Voor postbezorging et cetera is er de mogelijkheid om, als alle laad en losplekken bezet zijn, kortstondig op het trottoir te halteren, zoals dat op veel plekken in de stad gebeurt. Indien noodzakelijk (bijvoorbeeld bij een verhuizing) kan men ook op het plein laden en lossen met een op aanvraag verkregen ontheffing.

De ventweg is in het huidige VO Maaiveld even lang als in het vastgestelde VO maaiveld uit 2012. Ten opzichte van de huidige situatie is deze verkort om meer ruimte te maken voor voetgangers, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de St. Nicolaaskerk een zichtbare plek aan de Prins Hendrikkade te geven.

Op dit moment zijn er geen acht laad- en losplekken. Er zijn twee afgesloten laad- en losplekken, alleen te gebruiken door hotel Prins Hendrik en hotel Barbizon (één van 8 meter en één van 12 meter). Hiernaast zijn er vijf parkeerplaatsen (ieder 5,5 meter); waarvan drie algemene plekken, één autodeelplek en één invalidenplek. Deze parkeerplekken zijn veelal bezet. Alleen de drie algemene parkeerplekken kunnen – indien vrij – gebruikt worden voor laden- en lossen voor anderen dan hotel Prins Hendrik en hotel Barbizon.

In het ontwerp zijn nieuwe openbare laad- en losplekken opgenomen. In de nieuwe situatie komt er één openbare laad- en losplek / kort parkeren van 14 meter lengte ter hoogte van hotel Prins Hendrik, één openbare laad- en losplek van 12 meter lengte en twee openbare laad- en losplekken van elk 5,50 meter ter hoogte van hotel Barbizon. Totaal is dit 37 meter aan openbare laad- en losplekken.

De gemeente is van oordeel dat er voldoende plekken beschikbaar blijven om in de vraag te voorzien. De gemeente acht daarbij mede van belang dat de nieuwe inrichting met minder parkeerplekken de ruimtelijke kwaliteit van het gebied in meerdere opzichten ten goede komt.

Conclusie

De opmerkingen betreffen vooral de gewijzigde inrichting zoals voorzien in het VO Maaiveld. Dat besluit staat hier echter niet ter discussie. Voor zover daarin beleidsmatige keuzes zijn gemaakt, worden die door middel van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit geformaliseerd. Het bestemmingsplan verzet zich binnen de verkeersbestemming Verkeer- 1 niet tegen de functie laden en lossen en parkeren langs de weg, maar laat zich niet uit over de concrete aanwijzing van plekken. Dat is nader geregeld in het verkeersbesluit. Feitelijk komen er in de

nieuwe situatie minder laad- en losplekken in de omgeving van het Barbizon hotel terug dan in de huidige situatie het geval is. Gemeente is echter van mening dat dit voldoende is en gezien de overige ruimtelijke belangen een aanvaardbare keuze is. Het verkeersbesluit beperkt zich tot de afweging of de aan te wijzen plekken in verkeerskundig opzicht aanvaardbaar is. Dat is het geval (zie daarvoor de afweging op onderdeel 2 van deze Nota van Beantwoording). Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

p. Horeca en terrassen

Op de Prins Hendrikkade 80-92 is ruimte voor horecaterrassen. Deze zijn echter nergens ingetekend op de kaarten in het bestemmingsplan. Adressant verzoekt de volgende twee aanpassingen te doen. De ruimte voor het pand van adressant (nummer 86) niet te bestemmen als terras of fietsparkeerplaats, omdat adressanten daar twee ingangen naar hun woning hebben. De ruimte bij café Zeepost (nummer 88) op de stoep die nu minder dan een meter bedraagt, met daarnaast een uiterst druk fietspad, zou vergroot kunnen worden door de stoep en het fietspad te verleggen en wel voldoende ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en terrasbezoekers.

Gemeentelijke reactie

Het deel van de Prins Hendrikkade ter hoogte van de nummers 80 – 92 heeft volgens het nieuwe bestemmingsplan de bestemming Verkeer – 1. Binnen deze bestemming is een gebruik voor 'onbebouwd horecaterras' met in achtname van andere gemeentelijke regelgeving toegestaan. Waar deze terrassen precies mogen komen wordt per geval bepaald bij de te verlenen terrasvergunning en wordt in dit geval niet in het bestemmingsplan specifiek aangeduid. Bij de vergunningverlening wordt rekening gehouden met aspecten als verkeersruimte en bereikbaarheid van gebouwen. Dat biedt voldoende basis om de belangen van omwonenden en andere gebruikers ter plaatse te waarborgen. Gebouwde terrassen zijn in ieder geval niet toegestaan. Bestaande gebouwde terrassen zonder de vereiste vergunningen (zoals op Prins Hendrikkade 83 en 85) zijn wegbestemd en zullen tot verwijdering worden aangeschreven zodra de tijdelijke termijn van betreffende exploitatievergunningen afloopt (2016).

Over de ruimte ter plaatse van Prins Hendrikkade 88 wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan zich niet verzet tegen verbreding van het voetpad. Het maaiveldontwerp richt zich bij de uitvoering op een verbreding van het trottoir tussen gevel en fietspad ter hoogte van de Zeepost naar 4,40 meter op het smalste stuk. Dit is een verdubbeling van de huidige minimale maat van 2,20 meter. Het is aan de vergunningverlener hoe straks om te gaan met het terras, maar bij die

vergunning zal wederom de verkeersruimte naar de dan actuele omstandigheden ook weer in de afweging dienen te worden betrokken.

Conclusie

Er zijn geen terrassen in de verkeersbestemming ingetekend. Dat is ook niet nodig. Nu alleen ongebouwde terrassen zijn toegestaan, binnen de kaders van de gemeentelijke regelgeving, biedt dat voldoende garanties om de belangen van omliggende gebruikers te beschermen en is geen nadere regeling in het bestemmingsplan nodig. De voetgangersruimte ter hoogte van Prins Hendrikkade 88 wordt verbreed, het bestemmingsplan verzet zich daar niet tegen. Voorgesteld wordt om de zienswijze zowel voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan als op het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

q. Aanpassing van het maaiveld en de afwatering

Bij stevige regenval lopen de Prins Hendrikkade en de stoepen vol met water. Het riool kan het op dergelijke momenten niet aan. Het is belangrijk dat bij aanleg wordt gezorgd voor voldoende afwatering en voorzieningen om te voorkomen dat lager gelegen kelders en souterrains niet vol lopen bij elke regenbui. Adressanten doen het verzoek om expliciet in het bestemmingsplan aan te geven welke maatregelen in het kader van het waterbeheer worden genomen.

Gemeentelijke reactie

In het bestemmingsplan wordt de huidige situatie vastgelegd. Het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit voorzien in nieuw programma of voorzieningen waardoor wateroverlast zou kunnen ontstaan. De zienswijze betreft beheer- en uitvoeringskwesties die niet in het bestemmingplan noch in het verkeersbesluit geregeld worden.

Conclusie

De zienswijze richt zich op beheer- en uitvoeringsaspecten die buiten de invloedssfeer van dit bestemmingsplan en het verkeersbesluit liggen. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

r. Planschade

Adressanten geven aan dat het bestemmingsplan geen melding maakt van de te verwachten planschade. Adressanten menen dat planschade is te verwachten en menen dat de overheid de omvang van deze schade voor de eigenaren moet

bepalen. Nu dit niet is gebeurd kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Gemeentelijke reactie

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan moeten onder meer de financiële uitvoerbaarheidsaspecten worden belicht. Daartoe kan ook behoren een beoordeling of mogelijk sprake is van planschade(risico). Inmiddels is alsnog door een deskundig bureau een planschaderisico analyse verricht, waarin de gevolgen van het bestemmingsplan zijn beoordeeld met name voor: de parkeergarages P1 en Barbizon (in verband met de te wijzigen verkeersstructuur ; het Victoriahotel en de rondvaartredederijen (in verband met het uitgraven van de middenkom van het Open Havenfront en de aanleg van een ondergrondse fietsparkeerkelder daaronder) en de horecaondernemers aan de Prins Hendrikkade (in verband met het beperken van bebouwde terrassen in de openbare ruimte) nader zijn belicht. De resultaten van het onderzoek zijn in hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid van de plantoelichting verwerkt. De conclusies van het onderzoek komen erop neer dat het risico op planschade nihil is.

Voor een vergelijking van het huidige en nieuwe planologische regime is gekeken naar eventuele 'indirecte schade' (schade die zich voordoet indien in de omgeving van het te beoordelen object ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van dat object, zoals verlies van uitzicht of privacy) en 'directe schade' (schade die zich in het algemeen voordoet als de aanwendingsmogelijkheden van het eigen perceel worden beperkt).

Van indirecte schade is geen sprake, omdat onder het huidige planologische regime van de bouwverordening alles al mag en het bestemmingsplan geen benadeling veroorzaakt: niet voor P1 en Barbizon i.v.m. de knip, als ook niet in het algemeen vanwege het uitgraven van het Open Havenfront. Van directe schade is evenmin sprake. Weliswaar is er een planologische achteruitgang, omdat het huidige allesomvattende gebruik van P1 o.g.v. de bouwverordening in het bestemmingsplan beperkt wordt naar verkeer (garage met toebehoren). Maar omdat dat gebruik privaatrechtelijk al het meest omvattende gebruik omvat, en de parkeergarage fysiek ook niet voor een ander gebruik geschikt is, is er feitelijk geen achteruitgang in de gebruiksmogelijkheden. De horecaondernemers worden weliswaar beperkt in de mogelijkheid van bebouwde terrassen, maar aangezien het om openbare ruimte gaat en zij daar geen eigendommen hebben leiden zij geen vermogensschade. De bebouwing voor zover aanwezig staat er zonder bouwvergunning. De gemeente heeft door middel van het verlenen van tijdelijke exploitatievergunningen (2016) een afbouwperiode gegund. De rederijen leiden geen vermogensschade omdat het uitgraven van de middenkom van het Open Havenfront onder het huidige

planologische regime al mogelijk was. De huurcontracten met de huidige ondernemers ter plaatse worden opgezegd. Het bestemmingsplan voorziet erin dat aan de te verschuiven kade nieuwe voorzieningen voor rederijen terugkomen.

De algemene conclusies van het rapport zijn ook voor de bewoners van toepassing. Voor zover adressanten stellen dat zij planschade zullen ondervinden ten gevolge van de touringcarhaltes voor de deur, wordt opgemerkt dat in de bestaande situatie het gebied uit verkeersareaal bestaat. Zowel in het huidige planologische regime (bouwverordening) als in het nieuwe bestemmingsplan, waarin de feitelijke situatie van verkeersareaal de bestemming 'Verkeer – 1' heeft gekregen, is het halteren van bussen en touringcars reeds toegestaan. Voorheen hadden lijnbussen hun haltes al op deze locatie en nu sinds twee jaar zijn tijdelijk 5 halteplekken voor touringcars er gevestigd.

Conclusie

Adressanten hebben terecht opgemerkt dat in de paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid een beoordeling van mogelijk planschaderisico ontbreekt. Er is intussen alsnog een onderzoek gedaan. De plantoelichting wordt met de resultaten daarvan aangevuld. Aangezien de toelichting formeel geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit kan deze op zichzelf terechte zienswijze wat betreft dit aspect niet gegrond worden verklaard.

Het verkeersbesluit biedt geen wettelijke grondslag voor planschade.

Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

s. Het ontbreken van duidelijke regels voor handhaving

Adressanten menen dat duidelijke regels ontbreken over terrassen, en straks zelfs open dakterrassen, die gepaard gaan met versterkt en onversterkt geluid, parkeren van fietsen door horecagasten, drinken op straat. Deze omstandigheden, als ook het versterkte geluid van boten op de grachten en steeds meer evenementen in de stad maken de bewoners vogelvrij. Zonder duidelijke spelregels, en de middelen voor handhaving, heeft het bestemmingsplan, dan inzet op een intensief gebruik van de ruimte, geen kans van slagen.

Gemeentelijke reactie

Adressant doelt hier kennelijk op de algemene handhavingstaak van de gemeente op het gebied van de openbare orde. Een beheeraspect dat buiten de orde van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit valt. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat handhavingsaspecten de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan.

Conclusie

De zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

t. Communicatie naar betrokkenen niet duidelijk

Voor bewoners en ondernemers is er met regelmaat geen touw meer aan vast te knopen bij wie ze nu moeten zijn. 'Niemand is ervan' Adressanten menen dat in deze fase van de voorbereiding van de bestemmingsplannen, de plannenmakers wel serieus, en in dialoog met hen, hun vragen, suggesties en bezwaren moeten bespreken. Bij de realisatie van bestemmingsplannen is een eenduidig aanspreekpunt voor inspraak, en later evaluatie, een noodzakelijke voorwaarde. Zonder dat hier vooraf duidelijkheid over bestaat kunnen de bestemmingsplannen niet worden vastgesteld.

Gemeentelijke reactie

Voor het voorliggende bestemmingsplan, als ook voor de overige bestemmingsplannen die in middels in het stationsgebied zijn vastgesteld (zoals Oosterdok west, Herinrichting De Ruyterkade, Stationseiland), worden op verschillende tijdstippen de planprocedures gestart. De formele kennisgevingen die per bestemmingsplan in de media worden gedaan bieden de eerste informatie, daarnaast vindt met regelmaat bredere informatie ook over andere activiteiten en maatregelen in et gebied plaats via de websites van de projectbureaus. Verder worden regelmatig informatiebrieven verstuurd en informatiebijeenkomsten georganiseerd waar bewoners en gebruikers in de stationsomgeving worden bijgepraat over de ontwikkelingen en waar zij met hun vragen terecht kunnen.

Conclusie

Adressanten hebben geen omstandigheden aangevoerd die erop duiden dat bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan niet aan de wettelijke eisen of algemene eisen van zorgvuldigheid is voldaan. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

u. Uitstel besluitvorming

Adressanten vragen dringend de besluitvorming over in het bijzonder de drie halteplekken voor touringcars voor hun woning op de Prins Hendrikkade 86 als een onderdeel van het bestemmingsplan te heroverwegen, of tenminste uit te stellen, totdat aan de volgende voorwaarden (samengevat) is voldaan.

- i. Bereikbaarheid woningen is gegarandeerd, ook voor hulpdiensten bij calamiteiten.
- ii. Het kwantitatieve onderzoek is afgerond en benodigde capaciteit van touringcarhaltes is bepaald.
- iii. Alternatieven zijn voldoende afgewogen (inclusief gebruik van het busplatform na opening noord-zuidlijn)
- iv. Evaluatie tijdelijke touringcarhaltes en handhaving heeft plaatsgevonden.
- v. Evaluatie vigerende touringcarbeleid (2012 – 2020), realisatie en handhaving, heeft plaatsgevonden.
- vi. Concrete maatregelen uit Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn bekend.
- vii. Effecten stadshartlus, knip en maatregelen Muntplein op het aantal touringcars in het centrum
- viii. Veiligheid voor voetgangers en fietsers is beoordeeld.
- ix. Gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidsniveaus en trillingen zijn eenduidig vastgesteld.

Gemeentelijke reactie

Op veel van deze punten is in het voorgaande al een reactie gegeven. Aanvullend wordt ten aanzien van een aantal punten nog het volgende opgemerkt.

Ad i. Bereikbaarheid en veiligheid woningen

De halteerplekken worden veilig. In de nieuwe situatie liggen de haltes verder af van het fietspad. Tussen halte en fietspad komt een brede voetgangersstrook met bankjes die de touringcarpassagier van de gevels af leidt maar belangrijker, voorkomt dat deze ongewild het fietspad opstappen. De brandweer heeft aangegeven dat de bereikbaarheid van de woningen ingeval het maaiveld wordt gerealiseerd conform het inrichtingsplan voldoende is geregeld. (Zie ook onder 1 eerder in deze Nota van Beantwoording.)

Ad ii. Kwantitatief onderzoek en benodigde capaciteit touringcarhaltes

Voor het verwachtte aantal touringcarshaltes is op basis van het Voorlopig Maaiveldontwerp, dat op 14 maart 2012 door de raad is vastgesteld, 13 halteerplekken als uitgangspunt genomen. In het Touringcarbeleid 2012 – 2020 is vastgesteld dat het toeristisch kerngebied van Amsterdam toegankelijk blijft voor touringcars, maar dat het aantal touringcarhalteplaatsen van 13 wordt bevroren tot 2020. Het touringcarbeleid draagt bij aan het streven naar balans tussen toerisme en leefbaarheid.

In dit geval is als gevolg van de opmerkingen van bewoners over de halteerlocatie aan de Prins Hendrikkade oost, besloten de locatie aan oostzijde te heroverwegen en het voorlopig maaiveldontwerp aan te passen. Aan de Prins Hendrikkade oost worden, zoals oorspronkelijk gepland zes in plaats van de bij de ter inzage legging van het ontwerp verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die aan de Prins Hendrikkade west niet mogelijk is gebleken, wordt alsnog niet gecompenseerd aan de oostzijde. Het ontwerp verkeersbesluit wordt op dat onderdeel ambtshalve aangepast. Met deze aanpassing wordt enigszins tegemoet gekomen aan de belangen van bewoners, in zoverre dat het verlies van 1 halteplaats aan de westzijde niet zal leiden tot een zwaardere belasting van de oostzijde.

Daarnaast is de gemeente met de touringcarbranche in gesprek. Het verplaatsen of het wijzigen van touringcarlocaties in het gebied rondom Amsterdam Centraal vindt plaats conform de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en vormt een onderdeel van een geleidelijk transitieplan dat gemeente samen met de touringcarsector opstelt. Eventuele verdere afname kan pas aan de orde zijn bij het beschikbaar komen en in gebruik zijn van voldoende alternatieven in de nabijheid van Amsterdam Centraal. Daarnaast wordt in 2016 het touringcarbeleid (tot 2020) geëvalueerd. Een eventuele, toekomstige heroverweging van het aantal touringcarhaltes kan ertoe leiden dat te zijner tijd opnieuw een verkeersbesluit moet worden genomen.

Ad iii. Alternatieve halteerlocaties touringcars

Op de alternatieven is in het voorgaande in de reactie op zienswijze 1 reeds ingegaan. Daaraan wordt het volgende toegevoegd.

Gebruik busplatform CS door touringcars

In overleg met de Stadsregio en Gemeente Amsterdam (als juridisch eigenaar) is er gekeken naar de mogelijkheden om touringcars te laten halteren op het busplatform vanaf de openstelling van het busplatform (dienstregeling 2015). Voor 2015 en 2016 is dit niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte op het busplatform. In 2017 rijden waarschijnlijk alle ov-bussen ook nog naar het busplatform. Gezien de krappe dimensionering van het busplatform, gebaseerd op de situatie ná openstelling NZ-lijn, is er dus tot eind 2017 waarschijnlijk geen ruimte voor touringcars, omdat alle ov-bussen nog naar het busplatform doorrijden.

Omdat in 2017 de dienstregeling voor 2018 wordt open gesteld voor de ov-bussen (stoppen in Noord of doorrijden naar CS), is zowel door de Stadsregio als door de vervoerders aangegeven dat pas in 2017 duidelijkheid is over de mogelijkheden voor touringcars om vanaf 2018 te halteren op het busplatform. De verwachting is dat de

helft van het aantal ov-bussen in Noord zal gaan halteren, na openstelling van de NZ-lijn in 2017.

De Ruyterkade oost

Daarnaast is vanaf de zomer de touringcar- en riviercruisehalte De Ruyterkade oost aan de Zuidelijke IJ-oever openbaar gemaakt. De slagboom die voorheen het terrein afsloot is open gezet, waardoor het terrein beter toegankelijker en verkeersveiliger is geworden. Deze locatie is onderdeel van de zoektocht naar alternatieve locaties voor touringcarhaltes.

De gemeente streeft verder, ter voorkoming van eventuele lokale overlast en stremmingen, naar spreiding van het touringcarverkeer onder andere in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Naar aanleiding van eventuele bezwaren uit de omgeving, kan een heroverweging van de thans bepaalde halteplekken op termijn aan de orde zijn. Daaruit volgende aanpassingen voor haltepleklocaties kunnen middels nieuwe verkeersbesluiten worden gefaciliteerd. Halteplaatsen voor touringcars zijn veelal binnen het bestaande verkeersareaal, waarop de bestemming Verkeer van toepassing is, toegestaan. De definitieve uitvoering, waaronder de exacte locatiebepaling, de afmeting en inrichting van de halteplaatsen, wordt via verkeersbesluiten nader geconcretiseerd en gefaciliteerd.

Gaande onderzoeken naar alternatieve touringcarhaltes (zoals voor eerder genoemde locaties busplatform IJsei, touringcarterminal Holendrecht, uitbreiding P&R Zeeburg) anticiperen op een verbeterde spreiding. Daarnaast is de verwachting dat vanaf januari 2017 De Ruyterkade oost door de branche in gebruik wordt genomen als bufferlocatie. Het verminderen of het wijzigen van touringcar halteerlocaties in het gebied rondom Amsterdam Centraal is onderdeel van het geleidelijk transitieplan dat gemeente en touringcarbranche gezamenlijk opstellen. Bij een dergelijk transitieplan met herverdeling van locaties is regulering zoals bijvoorbeeld het stewardproject noodzakelijk.

Tijdens de uitvoering van project De Entree heeft de gemeente in ieder geval de inspanningsverlichting om de haltes beschikbaar te houden. Locaties kunnen daarbij wel wisselen, waarbij is opgemerkt dat mogelijk niet ten alle tijde 13 haltes beschikbaar zullen zijn.

De planning van ontwikkelingen ziet er als volgt uit.

- *De Entree start naar verwachting met haar werkzaamheden vanaf 2018. Dit betekent dat de herinrichting van de Prins Hendrikkade oost niet eerder zal plaatsvinden dan in 2018.*
- *Op dit moment worden alternatieve touringcarhaltes ontwikkeld aan de De Ruyterkade oost en west (voor de riviercruise en bufferplaatsen voor het Centrum).*
- *Er loopt een onderzoek naar nieuwe touringcarterminals op Zeeburgereiland en bij station Holendrecht.*
- *In 2018 zal ook onderzocht worden hoeveel ruimte op busstation IJsei vrij komt na de verhuizing en opheffing van een aantal ov buslijnen door de opening van de Noord/Zuidlijn.*
- *Samen met de rondvaartrederijen wordt gezocht naar een alternatieve locatie voor een transferpunt van touringcar op rondvaartboten in het Oosterdok of langs de zuidelijke IJ-oever.*
- *Als de knip wordt ingesteld bij het Prins Hendrikplantsoen dan zal de belangrijkste huidige aanrijroute naar de touringcarhalte aan de Prins Hendrikkade oost er niet meer zijn.*

De verwachting is daarom dat het aantal touringcars dat halteert bij de Prins Hendrikkade oost na 2018 substantieel zal afnemen.

Eerder in deze Nota is al aangegeven dat dit aantal in het ten opzichte van het ontwerp gewijzigde verkeersbesluit is teruggebracht naar 12.

Ad iv. Evaluatie tijdelijke halteplekken Barbizon Palace en handhaving

Zoals hiervoor al verwoord, heeft stadsdeel Centrum als standpunt de tijdelijke haltes niet te evalueren (feitelijk gaat het dan om de evaluatie van het verkeersbesluit verbonden aan de verplaatsing van de TC-halte van Damrak naar Barbizon). Er is reeds een enorme hoeveelheid gegevens bekend over het gebruik van de halte, geconstateerde overtredingen, overlast meldingen, etc.. Dit is ook in een brief van 9 oktober 2015 aan de bewoners kenbaar gemaakt.

Wat handhaving betreft kan aanvullend worden vermeld dat er regelmatig door stadsdeel Centrum wordt onderzocht hoe de handhaving van de regelgeving beter kan binnen de bestaande capaciteit. De afspraak met de touringcarbranche is dat zij zorg draagt voor het haltemanagement (toezicht op de drukke touringcarhaltes) en dat de gemeente zorg draagt voor handhaving en voldoende locaties om te halteren, bufferen en parkeren. Daarvoor is het convenant Haltemanagement Touringcar Amsterdam opgesteld, een samenwerking tussen Stichting Welkom Amsterdam (het toeristisch bedrijfsleven) en de gemeente Amsterdam. Dit convenant is op 2 maart 2015 namens het college ondertekend door de wethouder Verkeer en Vervoer

en stichting Welkom Amsterdam. De stichting Welkom Amsterdam is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het haltemanagement gedurende de looptijd van het huidige touringcarbeleid (2020). Hiermee vindt voortzetting plaats van het Stewardproject en wordt mogelijke uitbreiding naar andere drukke touringcarhaltes in de stad onderzocht. Doel van het Steward project is halteerlocaties te bieden waar (bijna) de gehele dag lege plekken zijn voor aankomende touringcars, een prettige en ontspannen sfeer op de haltes, een veilige situatie voor de passagiers, chauffeurs en overige verkeersdeelnemers, een positief visitekaartje voor de stad Amsterdam en het voorkomen van overlast voor de omgeving door bijvoorbeeld stationair draaiende motoren. De afspraken met de stichting over de jaarlijkse evaluatie staan in het convenant. Kern daarvan is dat de stichting jaarlijks de voortgang van het haltemanagement en activiteiten op de haltes waar toezicht van de stichting heeft plaatsgevonden evalueert en hierover aan de gemeente rapporteert. Daarin wordt onder andere aangegeven hoe men is omgegaan met klachten en tips van buurtondernemers en – bewoners. Het door adressant genoemde vignettensysteem is door het vorige college afgewezen vanwege de hoge kosten van het systeem.

Ten aanzien van handhaving neemt het stadsdeel zijn verantwoordelijkheid. De capaciteit aan handhaving wordt zo efficiënt mogelijk ingezet op de verschillende prioriteiten in de binnenstad. De touringcarhaltes bij hotel Barbizon Palace hebben bij de handhaving voor het stadsdeel een hoge prioriteit omdat zij zich bewust is van de overlast die wordt ervaren. Dat de inzet de bestaande overlast niet geheel kan wegnemen is bekend. De gemeente kijkt daarom ook naar andere middelen om dit probleem aan te pakken.

Ad v. Evaluatie vigerende touringcarbeleid (2012 – 2020)

Het huidige touringcarbeleid heeft een looptijd tot 2020 en wordt op dit moment toegepast. Enkele voorbeelden van maatregelen zijn het bevriezen van het aantal touringcarhaltes in de binnenstad en de afsluiting van een convenant met de 'branche' voor de regulering van haltes. Er ligt een conceptontwerp voor bufferplaatsen aan de De Ruyterkade oost (bij het bowlingcentrum), ter ontlasting van de Prins Hendrikkade. In 2016 beginnen de eerste fysieke ingrepen. Touringcars worden gestimuleerd te halteren aan de rand van de stad.

In het touringcarbeleid is onder andere vermeld dat in het belang van bewoners overlast gevende haltes onder toezicht worden gesteld en dat haltemanagement wordt ingezet, georganiseerd en betaald door de touringcarbranche.

Algemene evaluatie van het touringcarbeleid is pas mogelijk als de maatregelen uit het touringcarbeleid zijn gerealiseerd en in werking zijn, en de effecten meetbaar zijn. Dit is het geval in 2017. Op dit moment is het prematuur om uitspraken te doen over gereden kilometers en aantallen halteplaatsen. Als de evaluatie daar aanleiding toe geeft kunnen de doelen aangescherpt worden.

Ad vi. Concrete maatregelen uit Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Op dit punt is in de reactie onder 1 van deze Nota van Beantwoording al uitvoerig ingegaan.

Ad vii. Effecten stadshartlus, knip en maatregelen Muntplein op het aantal touringcars in het centrum

Het Verkeersmodel Amsterdam 2015 (VMA) is gebruikt voor de doorrekening van verkeersstromen in het gebied. De uitvoering van de stadshartlus, de knip en de maatregelen bij het Muntplein zijn als uitgangspunt betrokken in het verkeersonderzoek. Touringcars maken onderdeel uit van de al bestaande verkeersstromen in het centrum. Het aantal touringcars in het stationsgebied wordt door het nu voorliggende bestemmingsplan en verkeersbesluit niet beïnvloed. De berekende verkeersbewegingen uit het verkeersonderzoek zijn gebruikt voor het onderzoek naar de effecten voor geluid en luchtkwaliteit. De gevolgen van de infrastructurele aanpassingen voor het centrum zijn daarmee voldoende in beeld gebracht. Uit de resultaten blijkt dat er geen zodanige negatieve effecten zijn die aan de uitvoering in de weg staan.

Ad viii. De veiligheid voor voetgangers en fietsers moet zijn beoordeeld

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven over dit onderwerp al is verwoord.

Ad ix. Gevolgen voor de luchtkwaliteit, geluidsniveaus en trillingen moeten eenduidig zijn vastgesteld.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven over dit onderwerp al is verwoord.

Conclusie

Bovengenoemde punten leveren geen van alle belemmeringen op voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit. Ze geven geen reden om van vaststelling van beide besluiten af te zien en leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan en verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

v. Het ontwerp verkeersbesluit voldoet niet aan de toetsingsgronden van artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet

Adressanten richten zich tegen het ontwerp verkeersbesluit en de daaromtrent te nemen maatregelen waarmee wordt voorzien in de verkeerskundige aanpassingen om de knip in de Prins Hendrikkade tot uitvoering te brengen.

Adressanten voeren daartoe aan dat het ontwerp verkeersbesluit niet voldoet aan de toetsingsgronden van artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994. Voorts zijn adressanten van oordeel dat het besluit geen motivering bevat als bedoeld in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Gemeentelijke reactie

Ingevolge artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw), kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid van de weg;*
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;*
- c. het in standhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;*
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.*

Artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bepaalt dat de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval dient te vermelden welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2 eerste en tweede lid van de Wvw 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Wanneer tevens andere van de in artikel 2 eerste en tweede lid van de Wvw genoemde belangen in geding zijn wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

In de aan het ontwerp verkeersbesluit voorafgaande overwegingen is hieraan voldaan. De zienswijze mist feitelijke grondslag.

Conclusie

Er is voldaan aan de toetsingsgronden van artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 en het ontwerpbesluit bevat de motivering als bedoeld in artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht op het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

2. Boekel De Neree, namens ASR Nederland Vastgoed Maatschappij N.V. (ASR)

ASR is onder meer zakelijk gerechtigde op de locatie Prins Hendrikkade 20a, waar thans P1 Parking Amsterdam Centre ('P1'), aan wie zij de ondergrondse parkeergarage met bijbehorende onder- en bovengrondse voorzieningen verhuurt, is gevestigd en waar thans rederij Tours&Tickets, aan wie zij op dit adres onder- en bovengrondse ruimten voor rederijvoorzieningen verhuurt, is gevestigd.

Adressant heeft met een zienswijzebrief bestaande uit twee delen haar zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan (deel I) en over het ontwerp verkeersbesluit (deel II) ingediend. De zienswijze over het ontwerp verkeersbesluit is echter gelijklopend aan de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan.

De samenvatting en beantwoording van beide volgt hierna.

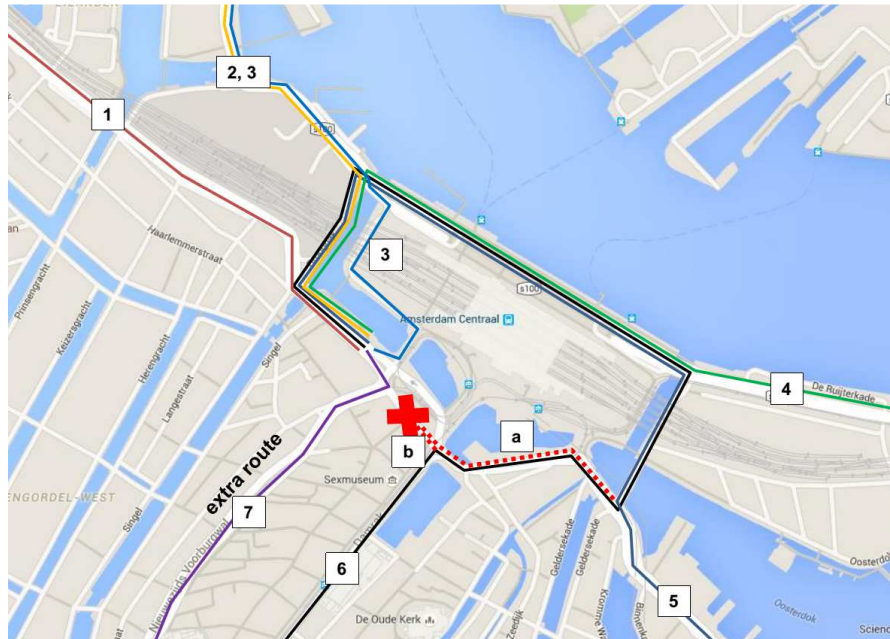
Volgens ASR leiden de stadshartlus en daarmee verband houdende knip in de Prins Hendrikkade tot een verslechterde bereikbaarheid, zichtbaarheid en vindbaarheid van P1. ASR ziet graag verruimde mogelijkheden voor herontwikkeling en opteert voor het handhaven van de linksafer vanaf het Damrak voor (bestemmings)verkeer, alsmede het handhaven van (bestemmings)verkeer van oost naar west op de Prins Hendrikkade.

a. Bereikbaarheid: vermindering aantal aanrijroutes P1

Adressant stelt dat vanwege de stadshartlus en de in dat verband in te stellen knip in de Prins Hendrikkade het aantal aanrijroutes voor P1 van 5 naar 2 wordt teruggebracht. Adressant stelt dat dit een zeer negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid van de P1 parkeergarage en dit de exploitatiebaarheid verslechtert.

Gemeentelijke reactie

Op de navolgende afbeelding zijn alle aanrijroutes na het instellen van de knip weergegeven. Alle aanrijroutes blijven bestaan. Routes 1 t/m 4 wijzigen nauwelijks, routes 5 en 6 wijziging wel en route 7 is nieuw toegevoegd.



De bereikbaarheid vanaf route 1 wordt door het maken van de U-turn sterk verbeterd ten opzichte van de bestaande situatie. Nu is het niet mogelijk om komend vanaf de Prins Hendrikkade-westzijde de ingang van de garage te bereiken. De rijafstand wordt daardoor met 900 meter verkort.

Route 2, 3 en 4 wijzigen enigszins doordat deze via de wetshuis komt te lopen, in plaats van de Ibis-weg. De rij-afstand wijzigt niet.

Routes 5 en 6 wijziging doordat automobilisten komend vanaf

- de Prins Hendrikkade-oostzijde niet rechtdoor over de Prins Hendrikkade kunnen blijven rijden, maar via de ODE-brug achter CS langs moeten – de rijafstand wordt 900 meter langer*
- het Damrak niet linksaf over de Prins Hendrikkade kunnen rijden, maar via de ODE-brug achter CS langs moeten – de rijafstand wordt 1.600 meter langer*

Met rode stippellijn is weergegeven welk deel van de routes vanaf oostzijde (a) en Damrak (b) niet meer bruikbaar zijn en omgeleid worden achter CS langs.

Vanuit de zuidzijde, als alternatief voor de automobilisten op het Damrak, wordt een extra route open gesteld (nr. 7 op de afbeelding). Na instelling van de knip wordt het namelijk mogelijk vanaf de Martelaarsgracht linksaf te slaan zodat via die weg de parkeergarage kan worden bereikt.

In de huidige situatie kan dat nog niet, omdat verkeer vanaf de Martelaarsgracht nu nog rechtsaf moet en alleen via de oostertoeegang achter CS langs en dan door de westertoeegang naar de garage kan: de route wordt nu 1.900 meter korter.

De wijziging van de aanrijroutes is het gevolg van de transformatie van het Stationseiland tot een reizigerseiland met een eenduidige opzet en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Belangrijk doel hiervan is een voor de voetganger veilige en ongestoorde route van het Damrak naar het Centraal Station en IJ, alsmede het verbeteren en op peil houden van de verkeersdoorstroming en bereikbaarheid van de binnenstad. Op deze wijze worden voor het Stationseiland zo gunstig mogelijke voorwaarden gecreëerd voor het gebruik en ontwikkeling van het gebied. Tegelijkertijd blijven voldoende aanrijroutes beschikbaar voor P1, zodat een aanvaardbare bereikbaarheid blijft bestaan.

Dat bezoekers door de wijziging van aanrijroutes significant om moeten rijden zoals adressant stelt is feitelijk onjuist. Zoals hiervoor aangegeven rijden alleen automobilisten komend vanaf Prins Hendrikkade-oostzijde en vanaf Damrak om, via de ODE-brug achter CS langs. De extra afstand bedraagt 900 meter en de extra rijtijd die daarmee gemoeid is bedraagt 2 tot 5 minuten (zonder resp. met congestie).

Zodra de knip is ingesteld is de route via Damrak geen logische route meer, de snelste route gaat dan via de Martelaarsgracht. Dat leidt niet tot extra rij-afstand of -tijd. Komend vanaf de oostzijde is de route over de De Ruijterkade logischer dan via de Prins Hendrikkade. Er moet dan ook van worden uitgegaan dat automobilisten hun aanrijroute aanpassen. Voor automobilisten die vanaf de A10 Zuid en Oost het centrum benaderen zijn dit al de routes die door een routeplanner als Google als kortste / snelste routes worden aanbevolen.

Conclusie

Vanwege de stadshartlus zullen twee aanrijroutes wijzigen en vier aanrijroutes ongewijzigd blijven. De twee routes die gewijzigd worden zijn al niet de snelste / kortste routes. Daarmee blijft een aanvaardbare bereikbaarheid voor P1 behouden.

Het doel van de gewijzigde aanrijroutes is veiligheid voor de voetganger en een betere verkeersdoorstroming. Er is geen aanleiding voor een heroverweging van de knip en voor aanpassing van het bestemmingsplan of het verkeersbesluit op dit punt. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegegrond te verklaren.

b. Ten onrechte prevaleert het belang van de voetganger

Adressant meent dat, aangezien geen sprake is van een gebied dat exclusief voor voetgangers is bedoeld, maar ook voor ander verkeer (fietsers, trams, nood- en hulpdiensten, bevoorradingsverkeer tijdens venstertijden en taxi's met ontheffing), het past om ook het (bestemmings)verkeer naar P1 vanaf het

Damrak linksaf te laten slaan en vanuit het oosten rechtstreeks toe te laten.

Gemeentelijke reactie

In de onderbouwing van het zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit is aangegeven dat het autovrij maken van de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak voor de voetganger een veilige en ongestoorde route ontstaat vanaf de Munt naar het Damrak en vervolgens naar het Centraal Station en het IJ. Voetgangers hoeven niet meer drie autorijbanen te kruisen maar enkel nog trams en fietsverkeer.

Ook voor het fietsverkeer neemt het aantal oversteken af. Het autoluw maken verbetert zo de aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid voor de grote groepen voetgangers en fietsers.

Ook het tramverkeer heeft er baat bij: er zijn minder conflicten met het autoverkeer, waardoor trams sneller door kunnen rijden. In het maaiveldontwerp is de nu vaak onoverzichtelijke kruisingen van fietsers en voetgangers verbeterd.

De toegelaten verkeerssoorten zijn langzaam verkeer en trams, alleen met ontheffing zijn de bijzondere categorieën taxi's en bevoorrading toegelaten. Het toestaan van (bestemmings)verkeer zou betekenen dat ook normaal verkeer over dit deel van de Prins Hendrikkade zou komen te rijden. Dat druist in tegen deze doelstelling en maakt bovendien de verkeerssituatie onduidelijk. Het is hierdoor waarschijnlijk dat ook niet-bestemmingsverkeer linksaf zal slaan. Onder a hebben wij gemotiveerd waarom de invloed van de knip op de aanrijroutes geen onevenredig nadeel oplevert.

Conclusie

Het oordeel van adressant op dit punt wordt niet gedeeld. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

c. Handhaving ruimtelijke reservering linksaffer

Adressant stelt dat een ruimtelijke reservering op het Damrak al in het SPvE Stationseiland van 2001 was opgenomen en dat deze moet worden gehandhaafd zowel voor (bestemmings)verkeer komend vanaf het Damrak als doorgaand (bestemmings)verkeer van oost naar west over de Prins Hendrikkade.

Gemeentelijke reactie

De door adressant bedoelde linksaffer naar de P1 garage was in 1998 niet in de besluitvorming opgenomen. Bij de vaststelling van het SPvE Stationseiland van 9 mei 2001 is besloten tot een genuanceerde knip, door voor bestemmingsverkeer een ruimtelijke reservering op te nemen voor (lees: ter plaatse van) het Victoriahotel voor

linksafverkeer vanaf het Damrak, met 1 rijbaan. Op 18 november 2009 heeft de raad kennisgenomen van de door het College vastgestelde nota van uitgangspunten reconstructie De Rode Loper, waarin het eerdere raadsbesluit uit 1998 (met de knip en dus niet de genuanceerde knip) is bekrachtigd. Met het op 14 maart 2012 vastgestelde voorlopig ontwerp voor het Stationseiland en de Prins Hendrikkade is dit besluit wederom bekrachtigd. P1 zal via de Westertoegang (zowel via de west- als de oostbuis) toegankelijk blijven en worden opgenomen in het centrale verkeersverwijzingssysteem. Daarmee wordt voorkomen dat een toename van het zoekverkeer zal ontstaan.

Conclusie

De uitvoering van de knip en het vervallen van de linksaffer is met meerdere raadsbesluiten bevestigd. Er is geen aanleiding daarop terug te komen. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

d. Verkeersonderzoek

Het vernieuwde verkeersonderzoek (27 juli 2015) voor dit gewijzigde ontwerpbestemmingsplan is, in tegenstelling tot het eerdere verkeersonderzoek (6 februari 2013) dat voor dit bestemmingsplan als ook voor andere bestemmingsplannen in het stationsgebied is verricht, uitgevoerd met het vernieuwde Verkeersmodel Amsterdam (VMA) met scenario Amsterdams realistisch, in plaats van het voorgaande model Genmod.

Adressant heeft het geactualiseerde verkeersonderzoek laten beoordelen door RoyalHaskoningDHV (RHDHV), waarvan de resultaten zijn opgenomen in de notitie van 30 september 2015. Deze notitie is als bijlage 7 aan de zienswijze gevoegd en adressant verzoekt de notitie als onderdeel van haar zienswijze te beschouwen.

Gemeentelijke reactie

Ter voorbereiding op dit bestemmingsplan heeft Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam een actueel integraal verkeersonderzoek gedaan, dat is gebaseerd op het nieuwe Verkeersmodel Amsterdam (VMA) dat het eerder toegepaste model Genmod heeft vervangen. (Rapport "Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", 27 juli 2015, rapportnummer O15o119, dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd).

Deze rapportage bevat de actualisatie van het verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam dat in 2012 is uitgevoerd in het kader van meerdere in voorbereiding verkerende bestemmingsplannen in het stationsgebied. Deze

actualisatie is noodzakelijk als onderbouwing voor de thans in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen Oosterdokseiland Zuid en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, die de komende periode in procedure worden gebracht.

De door adressant ter ondersteuning van haar zienswijzen op het geactualiseerde verkeersrapport overgelegde second opinion rapport van RHDHV is van reactie voorzien door de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). Het betreft het rapport "Reactie op second opinion RHDHV, Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", Verkeer en Openbare Ruimte, rapportnummer O150119-2, 7 december 2015. Verwezen wordt naar deze rapportage die als bijlage bij deze Nota van Beantwoording is gevoegd en daar onderdeel van uitmaakt.

Conclusie

Het second opinion rapport van RHDHV geeft geen aanleiding wijzigingen aan te brengen in het bestemmingsplan of het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

e. Verkeersonderzoek onvoldoende en niet concludent

Adressant concludeert dat het vernieuwde verkeersonderzoek inhoudelijk onvoldoende en niet concludent is, zodat er geen gedegen motivering ten grondslag is gelegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast zorgt de knip Prins Hendrikkade voor strijdigheid met vigerend beleid. Het ontwerpbestemmingsplan is volgens adressant daarom onzorgvuldig voorbereid.

Gemeentelijke reactie

Op grond van onze voorgaande reacties en de reactie van de afdeling V&OR op de second opinion menen wij dat het verkeersonderzoek correct en zorgvuldig uitgevoerd is, op basis van de meest actuele databronnen en inzichten over de Amsterdamse verkeerssituatie en ontwikkelingen. De voorliggende ontwerpbesluiten zijn niet strijdig met het vigerend beleid, waarin voor het stationsgebied prioriteit wordt gegeven aan het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en het openbaar vervoer door een knip voor het autoverkeer aan te brengen in de Prins Hendrikkade. Het autoverkeer wordt daarmee meer naar de randen van de binnenstad gedwongen, waarmee de leefbaarheid van het centrum als geheel wordt bevorderd. Het autoverkeer dat toch in de stad moet zijn, kan gebruik maken van de stadshartlus, waarin de oost-westrelatie met de openstelling de nieuwe De Ruytertunnel aan de noordzijde van het station wordt gefaciliteerd.

Conclusie

De veronderstellingen van adressant zijn onjuist, zoals in voorgaande reacties is verwoord. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

f. Maatregelen De Munt

Adressant stelt dat maatregelen voor invoering van de stadshartlus, knip Prins Hendrikkade en Rode Loper volgens het onderzoek "Verkeerscirculatie binnenstad 2020" leiden tot een knelpunt bij de Munt. Adressant stelt dat maatregelen om dit knelpunt op te lossen voor verplaatsing van het probleem naar de Stationsomgeving zorgen.

Gemeentelijke reactie

Het onderzoek waar adressant naar verwijst dateert uit 2011 en vermeldt dat de gebruikte onderzoeksmethodiek het niet mogelijk maakt na te gaan wat het effect van een ontstane wachtrij of toename precies is. Het onderzoek is gedateerd en er kunnen voor de onderhavige situatie geen conclusies worden getrokken.

De gemeenteraad heeft inmiddels op 29 april 2015 een besluit genomen over de verkeersoplossing voor De Munt. Dit ontwerp is integraal opgenomen in het geactualiseerde verkeersonderzoek 'Verkeersafwikkeling rond het centraal station in 2026' van 27 juli 2015, zoals aangegeven op pagina 11 van het onderzoek. Uit de analyses blijkt dat deze verkeersoplossing voor De Munt geen knelpunt voor de verkeersdoorstroming in het stationsgebied oplevert.

Conclusie

De veronderstelling van adressant blijkt niet uit de resultaten van het geactualiseerde verkeersonderzoek 'Verkeersafwikkeling rond het centraal station in 2026' van 27 juli 2015. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

g. Beschikbaar blijven van routes tot aan daadwerkelijke instelling knip

Adressant stelt dat in de periode voorafgaand aan de instelling van de knip en de realisatie van de andere voorziene infrastructurele wijzigingen de genoemde huidige beschikbare routes naar de parkeergarage berijdbaar zullen (moeten) blijven. Adressant stelt dat het onduidelijk is of en met welke maatregelen dit wordt gewaarborgd. Verzocht wordt hiervoor een overzichtskaart in de toelichting en een - voorwaardelijke - verplichting in de regels op te nemen, zodat de berijdbaarheid van de huidige beschikbare routes voldoende zal worden gewaarborgd.

Gemeentelijke reactie

Voor zover adressant hier doelt op de periode tussen het in werking treden van het bestemmingsplan en de feitelijke realisatie van de voorgenomen herinrichting van het stationsgebied, inclusief het instellen van de knip, is het bestemmingsplan niet het geschikte instrument om dat te regelen. Het bestemmingsplan voorziet met de bestemming Verkeer – 2 in een verbod op regulier autoverkeer. Met de inwerkingtreding van het bestemmingsplan is het huidige gebruik echter niet direct feitelijk beëindigd. Dat gebeurt feitelijk als het verkeersbesluit daadwerkelijk wordt geëffectueerd door de bebording te plaatsen. Het bestemmingsplan verzet zich er niet tegen de huidige situatie met toepassing van de overgangsrechtregels van het bestemmingsplan voort te zetten, totdat de overige herinrichting en routes gereed zijn en de knip na de genomen uitvoeringsbesluiten daadwerkelijk kan worden ingesteld. Daarmee is het beschikbaar blijven van de aanrijroutes naar P1 tot de instelling van de knip voldoende gewaarborgd.

Conclusie

De zienswijze ziet op de fase van uitvoering die buiten de orde van het bestemmingsplan ligt. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

h. Bevestiging aanrijroutes via U-turn bij P1 en vanuit Martelaarsgracht

Adressant merkt op dat kennelijk geldt dat verkeer west - oost op de Prins Hendrikkade in de toekomst ook de parkeergarage kan bereiken door een u-turn voor de ingang van de parkeergarage. In de eindsituatie kan het verkeer uit de Martelaarsgracht ook voortaan direct de parkeergarage inrijden. Adressant ontvangt graag een bevestiging hiervan.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan verzet zich door middel van de ter plaatse geldende bestemming Verkeer-1 niet tegen deze aanrijdroutes en het ontwerp verkeersbesluit voorziet in bebording die het gebruik van beide routemogelijkheden bevestigen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. Slechte bereikbaarheid parkeergarage bij calamiteiten: openhouden tunnelbuis Michiel De Ruytertunnel

In paragraaf 14.2 van de plantoelichting wordt volgens adressant voorbijgegaan

aan de vraag hoe de stad/het centrum bereikbaar blijft in het geval de autodoorgang onder de De Ruyterkade niet in gebruik is, bijvoorbeeld tijdens werkzaamheden aan de tunnel en bij calamiteiten. Adressant heeft door middel van een rapport van Goudappel Coffeng aangetoond dat het mogelijk is om de auto-onderdoorgang open te houden bij werkzaamheden, namelijk door ten tijde van werkzaamheden tweerichtingsverkeer toe te staan in één tunnelbuis. Adressant wijst er overigens op dat de Stadsregisseur in de Meerjarenanalyse 2015-2016 ook aangegeven heeft dat altijd minimaal één rijkstrook per richting beschikbaar moet zijn op de De Ruyterkade. Dat betekent dus dat het noodzakelijk is dat er altijd tweerichtingsverkeer op de De Ruyterkade mogelijk moet zijn, ook wanneer 1 tunnelbuis vanwege werkzaamheden en/of calamiteiten moet worden afgesloten.

Gemeentelijke reactie

Het al dan nietopenhouden van de Michiel De Ruytertunnel bij werkzaamheden en calamiteiten is geen onderwerp dat in het kader van dit bestemmingsplan aan de orde is. Bovendien valt dit deel buiten onderhavig plangebied. De aanleg van de tunnel is reeds voorzien in het bestemmingsplan Stationseiland uit 2003 en herbevestigd in de op 19 december 2013 vastgestelde actualisatie daarvan en de tunnel is al in gebruik.

De afdeling V&OR heeft kennisgenomen van het door adressant geleverde rapport en merkt op geen voorstander te zijn van de door adressant en in bedoeld rapport gepresenteerde oplossing om bij eventuele werkzaamheden de tunnel open te houden door op die momenten tijdelijk tweerichtingsverkeer toe te staan. Belangrijke overweging is dat de actuele wetgeving zich ertegen verzet om tweerichtingsverkeer in nieuwe tunnels toe te staan. De wetgeving waar Goudappel Coffeng naar verwijst in haar rapport is niet meer geldig.

In de situatie dat de tunnel niet in gebruik is, zet de gemeente voornamelijk in op een gunstige planning van voorziene werkzaamheden en onderhoud aan de tunnel, en omrijroutes die tijdig bewegwijzerd worden, zodat het verkeer zich tijdig kan aanpassen. De overwegingen en meer gedetailleerde gegevens over maatregelen, omrijtijden, kosten en dergelijke, worden opgenomen in het nog definitief te maken Verkeersmanagementplan. Dit document bevat de onderbouwing van het bouwplan dat de grondslag vormt van de nog te verlenen uitvoeringsbesluiten als de omgevingsvergunning en openstellingsvergunning. Een verkeersverwijssysteem maakt daarvan onderdeel uit. Verder betreft de gemeente in haar overweging de mogelijkheid om in ieder geval één van de tunnelbuizen open te houden voor oost-westverkeer, en de reële mogelijkheid om onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk op luwe tijdstippen te plannen. Bij calamiteiten is geen planning mogelijk en zal men in die uitzonderlijke gevallen zijn aangewezen op de omrijroutes.

Conclusie

De afweging tot het eventueel afsluiten van tunnelbuizen tijdens werkzaamheden en calamiteiten betreft het feitelijk gebruik dat buiten het kader van dit bestemmingsplan en buiten het plangebied valt. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat sinds de ingebruikname van de tunnel de verkeersafwikkeling niet op aanvaardbare wijze kan worden gewaarborgd. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

j. Touringcarshaltes ter hoogte van Prins Hendrikkade 20a

Adressant merkt op dat blijkens de toelichting van ontwerpbestemmingsplan halteplaatsen voor 'kort touringcar halteren' worden ingericht. Ter hoogte van rederij Tours & Tickets (en Lovers), aldus ter hoogte van de parkeergarage, is ruimte voor zes plekken gereserveerd. Adressant stelt niet geheel duidelijk is hoe deze voorziening in de regels is verankerd.

Daarnaast vreest adressant dat de entree van P1 uit het zicht wordt genomen door de zes touringcars, gezien de ligging van de touringcarhaltes. Adressant verzoekt de halteplekken te verplaatsen naar de overkant (aan de kant van Beekwilder). Adressant stelt dat - naast het afsluiten van vitale aanvoerroutes - met dit plan de zichtbaarheid van P1 ernstig belemmerd wordt met alle schade van dien. Adressant acht de halteplaats voor touringcars daarom niet passend niet op deze plek.

Voorts verzoekt adressant om een onderbouwing en een garantie dat de constructie van het dak van de P1 geschikt is om de belasting van de halterende touringcars te dragen.

Gemeentelijke reactie

In het plangebied komen in totaal 12 halteerplekken voor touringcars, verdeeld over de locaties bij Barbizon Palace en de locatie bij P1 tegenover het Victoriahotel (aanvankelijk: 13 plekken waarvan 7 bij P1). De locatiekeuze is zo bepaald dat er binnen het verkeersareaal voldoende ruimte is, zodat de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de parkeergarage niet door aan- en afrijdende bussen wordt gehinderd. Het plaatsen van bebording en verwijzingen zijn uitvoeringszaken die buiten het kader van het bestemmingplan vallen. De feitelijke bebording en overige uitvoeringsmaatregelen voor een goede doorstroming en voorkoming van hinder naar de omgeving, zijn zaken die niet in het bestemmingsplan worden geregeld, maar in het verkeersbesluit.

Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse van de beoogde halteplekken in de bestemming Verkeer – 1, waarbinnen in het algemeen tevens het halteren van bussen is toegestaan. De concrete aanduiding van de halteplekken wordt echter niet in het bestemmingsplan geregeld, maar in het verkeersbesluit dat voorziet in de nodige bebording voor de concrete aanduiding van de betreffende halteplekken binnen de verkeersbestemming. Daarin wordt de concrete plek getoetst aan eisen van verkeersdoorstroming en veiligheid, maar vindt ook de belangenafweging plaats ten aanzien van o.a. bereikbaarheid van overige voorzieningen in de omgeving.

Met het voorliggende verkeersbesluit, dat in coördinatie met het bestemmingsplan wordt genomen, is op de Prins Hendrikkade ongeveer ter plaatse van P1 de mogelijkheid van halteren voor touringcars opgenomen. De bebording in samenhang met de fysieke afmetingen van de locatie bepalen dat er ruimte is voor 6 halteplekken.

De concrete locatie is met zorg afgewogen aan de hand van verkeersveiligheid en doorstroming. De aangewezen positie van de touringcars is niet van significante invloed op de vindbaarheid van de parkeergarage. Het verkeer dat hier over de Prins Hendrikkade uit westelijke richting rijdt heeft weliswaar geen direct zicht op de ingang van de garage als er meerdere touringcars halteren (uit oostelijke richting, vanaf Martelaarsgracht, wel) maar bedacht moet worden dat het verkeer dat de parkeergarage zoekt specifiek bestemmingsverkeer is voor de garage en alert is op aanwijzingen om de garage te vinden. Deze automobilisten zijn al eerder door middel van het parkeerverwijssysteem naar deze weg verwezen, in het ontwerp verkeersbesluit is voorzien in een verwijsbord voor de U-turn waardoor de ingang van de garage wordt aangeduid. Op die plaats is de inrit ook zichtbaar.

Ten aanzien van de suggestie om de halteplekken aan de overzijde ter hoogte van Beekwilder aan te leggen wordt het volgende opgemerkt.

Voor een haltelocatie voor touringcars aan de zuidkant van het profiel van de Prins Hendrikkade is niet gekozen, omdat:

- de beschikbare ruimte tussen rijbaan en fietspad onvoldoende is voor uitstappende passagiers. Dit leidt tot onveilige situaties, zoals voetgangers op het fietspad.*
- in- en uitdraaiende touringcars het doorgaande verkeer hinderen dat de stadshartlus op wil rijden, en aldus op die plek de doorstroming teveel zal hinderen.*
- er aan de zuidzijde bomen zijn gepland ter voldoening aan de voorwaarden in de bestuurlijk vastgestelde hoofdgroenstructuur. De bomen zouden dan*

tussen de touringcars komen te staan Bovendien moeten hier ook bovenleiding/lichtmasten komen. Gezien de ruimte die dan overblijft, resteert op deze plek per saldo een te krappe ruimte voor slechts 3 halteplekken, waarmee niet aan de bestuurlijke opgave kan worden voldaan.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de dakconstructie van P1 onvoldoende is om de halterende touringcarbussen te dragen. Er bestaan al jaren drie halteplaatsen voor touringcars op het dak en over het dak liggen rijbanen waarover alle voertuigklassen (kunnen) rijden. De toelaatbare vloerbelasting (dakbelasting) wordt uitgedrukt in kilo's per vierkante meter. Meerdere touringcars in een strook van haltes leidt niet tot een grotere dakbelasting per vierkante meter.

Conclusie

De vindbaarheid van de garage wordt verzekerd door een parkeerverwijssysteem en bebording. De dakbelasting wijzigt niet ten gevolge van de vergroting van de strook met touringcar halteplekken. Voorgesteld wordt de zienswijze zover deze betrekking heeft op het ontwerpbestemmingsplan of ontwerpverkeersbesluit ongegrond te verklaren.

k. Bestemming Gemengd: wens tot mogelijkheden voor herontwikkeling met o.a. meer zichtbare entree P1

Adressant merkt op dat blijkens de verbeelding, toelichting en regels van het bestemmingsplan blijkt gedeeltelijk op de parkeergarage een bestemming 'Gemengd' te zijn opgenomen (art. 3). Deze bestemming betreft het huidige gebouw van rederij Tours & Tickets (en Lovers), waar tevens de functie horeca is toegestaan en waarin daarnaast de entree van de parkeergarage en het autoverhuurbedrijf zijn gevestigd.

Adressant waardeert dat er een mogelijkheid is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan om dit gebouw te kunnen vergroten. Echter, met het moeten opnemen van de entree van de parkeergarage in het gebouw, is de parkeergarage volgens adressant nog minder zichtbaar.

De wens bestaat dan ook dat er een mogelijkheid in het bestemmingsplan wordt opgenomen om bovengronds een eigen entree voor de parkeergarage te realiseren, zodat deze niet hoeft te worden ingepast in het genoemde gebouw. Adressant zou in dat kader graag zien dat voor een dergelijke mogelijkheid in combinatie met een te ontwikkelen 'vervoerscentrum', waarin zowel de fietsenstalling, de touringcar-halteplaatsen, het P1 parking centrum als een welkomcentrum voor reizigers, als functie binnen de bestemming 'Gemengd' aan

het ontwerpbestemmingsplan wordt toegevoegd. Adressant meent dat de aanpassing van de huidige situatie en de entree recht zal doen aan het duurzame karakter van het project De Entree.

Gemeentelijke reactie

In het ontwerpbestemmingsplan is door middel van de bestemming 'Gemengd' de huidige situatie met de bestaande bebouwing, waarin op dit moment Tours&Tickets (en Lovers) is gevestigd, inclusief bijbehorende buitenruimte, boven- en ondergrondse ruimtes, en ondersteunende functies als zakelijke dienstverlening, ticketverkoop, opslag e.d., positief bestemd. Tevens is in dit bestemmingsvlak de bestaande horecafunctie (horeca categorie III) ten behoeve van de recreatieve bedrijfsvaart, en onder de noemer 'bedrijven' en het autoverhuurbedrijf van de bestaande parkeergarage (P1), voorzien. De ondergrondse parkeergarage valt voor een deel in dit bestemmingsvlak. Een deel van de ondergrondse voorzieningen, het resterende deel van de ondergrondse parkeergarage, de entree en de in- en uitritten vallen binnen het bestemmingsvlak 'Verkeer – 1'.

Het bestemmingsvlak 'Gemengd' is iets ruimer ingetekend dan de werkelijke bebouwing nu omvat, zodat daar enige flexibiliteit bestaat als de rechthebbenden op de locatie iets willen wijzigen (kleine wijzigingen).

Binnen de bestemming Gemengd is geen verplichting opgenomen om bij eventuele wijziging van de bestaande bebouwing de entree van P1 in de bebouwing te integreren. De bouwregels van de bestemming 'Verkeer – 1' staat bovendien de bouw van in- en uitgangen en overige aan de parkeergarage ondersteunende voorzieningen toe. Daarmee is behoud of nieuwbouw van de entree binnen 'Verkeer – 1' toegestaan.

Adressant en haar huidige huurders P1 (garage e.a.) en Tours&Tickets (en Lovers) zijn met de gemeente in overleg om de mogelijkheden van gezamenlijke herontwikkeling te verkennen. In het huidige stadium van vaststelling van het bestemmingsplan is nog geen concreet en inhoudelijk programmatisch plan uitgewerkt, dat op uitvoerbaarheid kan worden beoordeeld. Dat betekent dat de door adressant gewenste mogelijkheid voor een verruimd volume en een daarbij behorend programma niet in dit bestemmingsplan kan worden opgenomen. De uitwerking zal echter zijn eigen pad moeten bewandelen en via een afzonderlijke, ruimtelijke procedure zijn beslag moeten krijgen.

Conclusie

Over het schetsontwerp zal de gemeente verder overleg voeren met betrokken partijen. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet conform het voorstel van

adressant gewijzigd vast stellen en de zienswijze wat dat betreft ongegrond te verklaren.

I. Zichtbaarheid ingang P1

Adressant stelt dat de zichtbaarheid van de parkeergarage aanzienlijk zal verslechteren, vanwege de knip en de U-turn die bezoekers dan moeten maken om de parkeergarage te bereiken.

Gemeentelijke reactie

Het plaatsen van bebording en verwijzingen zijn uitvoeringszaken die buiten de orde van het bestemmingplan vallen. In het ontwerp verkeersbesluit is op de bebordingstekening voor de Prins Hendrikkade oost in de plaatsing van een bebording voorzien, dat bij nadering van de U-turn naar P1 Parking verwijst. Deze bebording tezamen met het algemene parkeerverwijssysteem zorgen voor een voldoende zichtbaarheid en vindbaarheid van P1. Onder j van deze beantwoording wordt op dit aspect ook ingegaan.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover deze is gericht tegen bestemmingsplan of verkeersbesluit ongegrond te verklaren

m. Verslechtering vindbaarheid

Adressant wijst erop dat met de uitvoering van de knip en de Grote Stadshartlus de parkeergarage volgens de gemeente met name bereikbaar zou moeten zijn via de Michiel de Ruytertunnel en de S102 en S103. Adressant stelt dat geen inzicht is gegeven in hoe de parkeergarage vindbaar wordt gemaakt nu de verkeersstromen drastisch gaan wijzigen. De parkeergarage wordt vooralsnog niet optimaal weergegeven via de route S103 en S102. Volgens adressant is de parkeergarage op deze wijze niet, dan wel onvoldoende vindbaar. Adressant vraagt zich af welke maatregelen worden genomen om de parkeergarage wel vindbaar te maken. Adressant stelt dat het in ieder geval noodzakelijk is om het IDP tijdig op orde te brengen indien de knip plaatsvindt, waarbij het van belang is te kijken naar de kwaliteit van de bestaande en aan te passen parkeerroutes en het effect daarvan op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan en dit verkeersbesluit strekken niet tot besluitvorming over parkeerverwijssystemen. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de onderdelen van de Grote Stadshartlus is aanpassing van het parkeerverwijssysteem aan de gewijzigde verkeerroutes aan de orde. De parkeervoorzieningen die deelnemen en zijn

aangesloten op dit systeem worden in de aanpassing betrokken. Die mogelijkheid is er ook voor P1.

Conclusie

Het parkeerverwijssysteem is een uitvoeringsaspect dat buitende orde van dit bestemmingsplan en dit verkeersbesluit valt. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

n. Het ontwerp verkeersbesluit leidt evenals het ontwerpbestemmingsplan tot aantasting van de exploitatie van de parkeergarage

Adressant stelt dat het motief van een autovrije zone om een veilig oversteekgebied te creëren voor voetgangers van en naar het Stationseiland niet op gaat, nu immers ander verkeer, zoals vele trams, taxi's, voertuigen van hulpdiensten en fietsers gebruik mogen maken van de linksaffer. Voorts maakt het ontwerp verkeersbesluit zes halteplaatsen voor touringcars en laad-en losverkeer op de Prins Hendrikkade mogelijk. Desondanks dient het bestemmingsverkeer van de parkeergarage als gevolg van De knip allereerst om te rijden via de ODE-brug en de Michiel de Ruytertunnel om vervolgens een U-turn te moeten maken om de parkeergarage te kunnen bereiken. Het overige aanwezige verkeer zal die bijzondere manoeuvre ernstig hinderen. Adressant ziet dan ook niet in waarom het bestemmingsverkeer voor de parkeergarage niet linksaf zou kunnen slaan. Het bestreden ontwerp verkeersbesluit zorgt om die reden voor aantasting van de exploitatie van de parkeergarage.

Gemeentelijke reactie

Dit onderdeel van de zienswijze komt overeen met die op het ontwerpbestemmingsplan. De beantwoording is gelijklopend. De mogelijkheden om de garage te exploiteren worden niet aangetast. Het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit beperken de mogelijkheden van de garage om tegen betaling te parkeren en evenmin worden bouwkundige beperkingen gesteld. De toegankelijkheid blijft in stand en de bereikbaarheid wijzigt niet in onevenredig nadelige mate. De vindbaarheid van de garage wordt mede bepaald door het treffen van uitvoeringsmaatregelen zoals aanpassing van het parkeerverwijssysteem, wat buiten de werkingssfeer van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit valt. Dat heeft bovendien betrekking op een groter gebied dan het plangebied. De besluiten zijn op de vindbaarheid dan ook niet van invloed.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch

het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

o. Bruikbaarheid en veiligheid Prins Hendrikkade

Adressant stelt dat de verkeersveiligheid en bescherming van de weggebruikers op de Prins Hendrikkade als gevolg van de Knip zal verslechteren. Gelet op het doorgaande eenrichtingsverkeer, het verkeer (trams, taxi's, voertuigen van hulpdiensten en fietsers) dat wel gebruik mag maken van de linksaffer, het op diezelfde weg stilstaand laad- en losverkeer alsmede het op diezelfde weg halteren van zes touringcars en het afslaande bestemmingsverkeer voor de parkeergarage, is het volgens adressant onvoldoende duidelijk en niet gemotiveerd hoe de bruikbaarheid en de veiligheid van de Prins Hendrikkade na de knip zal worden gewaarborgd. Hetzelfde geldt volgens adressant voor de verkeersveiligheid. Adressant stelt dat de door het verkeer beoogde overlast niet met het ontwerpbesluit wordt beperkt of voorkomen, in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Gemeentelijke reactie

Onder b hebben wij al uiteengezet dat het autovrij maken van de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak voor grote groepen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer een verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming ontstaat en dat het aantal kruisingen van de verschillende modaliteiten afneemt. Bovendien neemt de verkeersintensiteit op het wegvak af.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Straatman Koster advocaten, namens P1 Parking (P1)

P1 is huurder exploitant van P1 Parking op de Prins Hendrikkade 20a. Adressant richt zich met haar zienswijze en nadere aanvulling daarop, zowel tegen het ontwerpbestemmingsplan als tegen het ontwerp verkeersbesluit.

De reactie betreft in hoofdzaak dat de herinrichting ten gevolge van de instelling van de stadshartlus en de daar deel van uitmakende knip in de Prins Hendrikkade de parkeergarage P1 niet langer voldoende bereikbaar, zichtbaar en vindbaar zal zijn. Veel onderdelen van deze zienswijze komen overeen met de zienswijzen van ASR die hierboven onder 2 zijn samengevat en van een reactie zijn voorzien. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen en worden onderstaand, alleen daar waar dat van toepassing is, aanvullend daarop gereageerd.

a. Opknippen stationsgebied in meerdere bestemmingsplannen

Adressant meent dat met de 'postzegelaanpak' slechts op microniveau geoordeeld wordt terwijl relevante thema's als verkeer zich op macroniveau afspelen en als zodanig beoordeeld zouden moeten worden.

Gemeentelijke reactie

Zie ook de reactie onder zienswijze 1 sub a.

Het opknippen van het gebied in meerdere bestemmingsplannen betekent niet dat de plannen niet in samenhang en integraal worden beoordeeld. In dit geval zijn de bestemmingsplannen in het Stationsgebied, die alle een relatie hebben met de stadshartlus en daarmee samenhangende knip in de Prins Hendrikkade, bijvoorbeeld alle in één integraal verkeersonderzoek, betrokken.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Stadshartlus en veiligheid voetgangers

Een belangrijk motief voor de Stadshartlus en de Knip op de Prins Hendrikkade is het creëren van een veilig oversteekgebied voor de voetgangers. Adressant vindt de argumentatie niet steekhoudend, omdat er op het autovrije deel nog steeds verkeer mogelijk blijft. Aangezien het gebied niet exclusief is bedoeld voor voetgangers meent adressant dat dit deel ook toegankelijk moet zijn voor degenen die in de P1 willen parkeren, vanaf het Damrak d.m.v. een linksaffer, alsmede voor het bestemmingsverkeer dat van oost naar west rijdt. Het overige verkeer kan dan via de Michiel de Ruijtertunnel. Voordeel van dit alternatief is dat er altijd een extra alternatieve route beschikbaar blijft bij calamiteiten in de autotunnel.

Gemeentelijke reactie

Onder zienswijze 2 sub b hebben wij al uiteengezet dat het autovrij maken van de Prins Hendrikkade tussen Martelaarsgracht en Damrak voor grote groepen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer een verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming ontstaat en dat het aantal kruisingen van de verschillende modaliteiten afneemt. Bovendien neemt de verkeersintensiteit op het wegvak af.

De stelling van adressant dat voetgangers na de Knip nog steeds diverse verkeersstromen kruisen is onjuist, nu ter plaatse van de kruising op deze route in de nieuwe situatie geen regulier auto- en vrachtverkeer meer zal zijn toegestaan.

De knip blijft toegankelijk voor alle nood- en hulpdiensten in geval van calamiteiten, ook indien deze calamiteiten zich niet ter plaatse van de knip voordoen. Het toelaten van bestemmingsverkeer dat van oost naar west wil rijden en bezoekers voor P1, als ook het handhaven van een linksaffer vanaf het Damrak, zou het effect van de knip teniet doen. Voor dit verkeer zijn er voldoende aanvaardbare alternatieven.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. IBIS-weg en Martelaarsgracht

Het is adressant op basis van de overzichtskaart in de plantoelichting en de verbeelding onduidelijk of de zogenaamde IBIS-weg (oostbuis westertoegang-brug 13-ingang PAC) geheel is bestemd als Verkeer. Adressant ontvangt hiervan graag een bevestiging.

Het is adressant ook niet duidelijk of de Martelaarsgracht is voorzien van tweerichtingsverkeer.

Verzocht wordt beide routes aan te wijzen als parkeerroute en op te nemen in het dynamisch parkeerverwijssysteem.

Gemeentelijke reactie

De verbeelding van het bestemmingsplan is leidend: de IBIS-weg heeft zowel in bestemmingsplan Stationseiland als het onderhavige bestemmingsplan de bestemming Verkeer – 1 (V-1), waarbinnen autoverkeer is toegestaan. Dat geldt ook ter plaatse van brug 13.

De Martelaarsgracht is tweerichtingsverkeer en blijft dat ook na het nemen van de voorliggende besluiten.

Het aanwijzen van wegen als parkeerroute en het opnemen in het dynamisch parkeerverwijssysteem zijn uitvoeringsaspecten die buiten de werkingssfeer van de nu voorliggende besluiten vallen. De parkeervoorzieningen die deelnemen en zijn aangesloten op dit systeem worden in de aanpassing betrokken. Die mogelijkheid is er ook voor P1.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Kruisend verkeer ter plaatse van de inrit P1

Het is adressant daarnaast niet geheel duidelijk of het fietspad de inrit van P1

kruist of dat het aan de achterzijde van de inrit evenwijdig ligt met de inrit zodat er geen kruisend verkeer is. Adressant verzoekt de gemeente aan deze zijde van de Prins Hendrikkade helemaal geen fietspad toe te laten maar enkel voetgangersverkeer. Als er toch een fietspad moet komen, dan zal dat op de huidige plek moeten liggen en moet er bij het kruispunt Prins Hendrikkade – brug 13 een VRI (verkeersregelinginstallatie) komen, zodat aan de eisen van verkeersveiligheid wordt voldaan.

Gemeentelijke reactie

Het fietspad waar adressant op doelt betreft het bestaande, meest noordelijk gelegen fietspad aan de westkom van het Open Havenfront. Dit fietspad loopt evenwijdig met de inrit, dus kruist deze niet. Het bestemmingsplan behoudt met de ter plaatse opgenomen bestemming Verkeer – 1 op deze plaats de mogelijkheid voor de ligging van fietspaden en trottoirs. De voorliggende besluiten impliceren geen wijzigingen daarin. De autoverkeersintensiteiten op het kruispunt brug 13 /Prins Hendrikkade zijn dermate gering dat er geen aanleiding is er een VRI te plaatsen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. Vergroten middenkom Open Havenfront

Adressant meent dat het vergroten van de middenkom conflicteert met de bereikbaarheid van P1, zeker gezien andere ambities, zoals de knip op de Munt, het eventueel autovrij maken van het Damrak en het Rokin.

Gemeentelijke reactie

De bereikbaarheid van P1 is ondanks het vergroten van de middenkom voldoende gewaarborgd. Deze aanpassing is net als de knip in de Prins Hendrikkade mede uitgangspunt geweest in het verkeersonderzoek, als ook in de nadere analyses met betrekking tot het drukke kruispunt Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht. Daaruit is geconcludeerd dat de bereikbaarheid voldoende is gewaarborgd.

Wat betreft de door adressant aangehaalde ambities tot het autovrij maken van het Damrak en het Rokin, doelt adressant kennelijk op mogelijke toekomstige gebeurtenissen, die niet concreet zijn en waarover geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ze vallen daarmee buiten de orde van dit bestemmingsplan.

Conclusie

De onderzoeken waarin het uitgraven van de middenkom als uitgangspunt is genomen tonen aan dat de bereikbaarheid van P1 voldoende is gewaarborgd. De

zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

f. Gebruiksmogelijkheden Open Havenfront

Adressant spreekt zijn waardering uit voor het opnemen van de mogelijkheid van een ondergrondse fietsenstalling, alsmede voor de open opstelling van de gemeente in het ambtelijk overleg met de grondeigenaar / verhuurder ASR en over de verbetering van de gebruiksmogelijkheden en ontwikkelingen in het Open Havenfront. Adressant grijpt deze zienswijzemogelijkheid aan om het College te verzoeken het ontwerpbestemmingsplan aan te passen om de toekomstige ontwikkelingen planologisch te faciliteren, met dien verstande dat een toekomstige aanvraag zal resulteren in de verlening van de nodige bruikbare (omgevings)vergunningen. Adressant verwijst op dit punt naar de door haar bijgevoegde ambtelijke memo van 5 oktober 2015 die vanuit de gemeente samen met de eigenaar en gebruikers is opgesteld. Adressant heeft, als in zijn eerste zienswijzebrief aangekondigd, op basis van deze memo zijn zienswijze nader onderbouwd bij brief van 7 oktober 2015.

Gemeentelijke reactie

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2 sub k.

Conclusie

Over het schetsontwerp zal de gemeente verder overleg met betrokken partijen voeren.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet conform het voorstel van adressant gewijzigd vast stellen en de zienswijze wat dat betreft ongegrond te verklaren.

g. Stadshartlus / autoverkeer (paragraaf 14.2 plantoelichting)

Adressant leidt uit de tekst van de plantoelichting af dat voor de westelijke zijde de parkeerroute vanaf de S103 wordt geoptimaliseerd, maar zou dat - en dan ook voor de route via S102 - graag explicieter omschreven en bevestigd zien, e.e.a. conform zijn omschrijving in de zienswijze.

Gemeentelijke reactie

Het aanwijzen van wegen als parkeerroute is een uitvoeringsaspect dat buiten de werkingssfeer van de nu voorliggende besluiten vallen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

h. Laden en lossen

Adressant vraagt zich af hoe de gemeente ervoor zorgt dat het laad- en losverkeer niet de oostbuis van de Westertoegang zal blokkeren. Hetzelfde geldt voor de recent in gebruik genomen taxistandplaatsen aan de IJzijde van het Centraal Station. Het ontbreekt in de beide ontwerpbesluiten aan een deugdelijke motivering op dit punt.

Gemeentelijke reactie

De oostbuis van de Westertoegang ligt buiten het onderhavig plangebied en maakt deel uit van het naastgelegen plangebied Stationseiland. Bevoorrading van het stationsgebouw vindt op drie plekken aan de IJ-zijde plaats via het busplatform. Project IJSEI, NS en Prorail maken nadere afspraken om te borgen dat het overige verkeer ter plaatse van het busstation niet wordt gehinderd en stagnatie wordt voorkomen. Deze verkeersstroom wikkelt zich niet af via de oostbuis van de Westertoegang, maar via de grotere oost- en westroutes. De ondernemingen op het voorplein, zoals het Noord-Zuidhollandsch Koffiehuis en de rederijen, worden op venstertijden bevoorraad via de tramroutes. Enkel het bevoorradingsverkeer voor het IBIS-hotel wordt afgewikkeld via de oostbuis, net zoals nu het geval is. Hiervoor is reeds voorzien in een specifieke laad- en losplek, zodat het verkeer op de IBIS-weg niet wordt gehinderd. Op bovengeschetste wijze is het bevoorradingsverkeer in het omgevingsgebied evenredig verdeeld en is met nadere reguleringsmaatregelen een goede uitvoering gewaarborgd.

Conclusie

Het laden en lossen en het bevoorraden van het stationsgebied is goed verdeeld en wikkelt zich niet af via de oostbuis van de Westertoegang, met uitzondering van het IBIS-hotel zoals nu ook het geval is. De vrees voor blokkades van de oostbuis is niet terecht. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. Parkeren (paragraaf 14.8.1 plantoelichting)

Adressant merkt op dat de gegevens van de P1 niet correct zijn. Het juiste adres is Prins Hendrikkade 20a en de parkeergarage heeft een capaciteit van 434 parkeerplaatsen.

Beantwoording

De opmerking is terecht. In de toelichting zullen de aanpassingen worden verwerkt.

Conclusie

De toelichting wordt op dit punt aangepast. Aangezien de toelichting formeel geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit kan deze zienswijze voor wat betreft dit aspect niet gegrond worden verklaard. Voorgesteld wordt de zienswijzen met betrekking tot dit aspect ongegrond te verklaren.

j. Verkeersonderzoek en resultaten (paragraaf 14.9 en 14.10 plantoelichting)

Adressant heeft net als de eigenaar van de locatie (adressant onder 29) het geactualiseerde verkeersonderzoek laten beoordelen door RoyalHaskoningDHV (RHDHV), waarvan de resultaten zijn opgenomen in de notitie van 30 september 2015. Hij verzoekt de notitie als onderdeel van haar zienswijze te beschouwen en benoemt nogmaals de belangrijkste punten daaruit.

Gemeentelijke reactie

De door adressant ter ondersteuning van haar zienswijzen op het geactualiseerde verkeersrapport overgelegde second opinion rapport van RHDHV is van reactie voorzien door de afdeling Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). Het betreft het rapport "Reactie op second opinion RHDHV, Verkeersonderzoek omgeving Centraal Station Amsterdam", Verkeer en Openbare Ruimte, rapportnummer O150119-2, 7 december 2015. Verwezen wordt naar deze rapportage die als bijlage bij deze Nota van Beantwoording is gevoegd en daar onderdeel van uitmaakt.

k. Nadere onderbouwing zienswijze: plannen voor herinrichting locatie Prins Hendrikkade 20a

In de nadere onderbouwing gaat adressant in op de ideeën voor herontwikkeling van perceel Prins Hendrikkade 20a die eigenaar/erfpachter ASR en haar huidige huurders P1 (garage e.a.) en Tours&Tickets (en Lovers) sinds de zomer van 2015 op ambtelijk niveau met de gemeente voorbereiden.

Adressant spreekt de hoop uit dat de mogelijkheid van herontwikkeling worden meegenomen in het bestemmingsplan. Adressant geeft daarbij aan, welke bouwvolumes hij bij herontwikkeling voor P1 Parking concreet voor ogen heeft en verwijst naar het bij de zienswijze gevoegde ontwerp van 23 september 2015.

- i. Beheerdersruimte ca. 27 m²
- ii. Hal met betaalautomaten (op maaiveld) ca. 20 m²
- iii. Openbaar toilet ca. 4 m²
- iv. Algemene ruimte (trappen, lift, techniek, etcetera) de daarvoor benodigde, nader te bepalen oppervlakte.

Gemeentelijke reactie

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2 sub k.

Wat betreft de wens van P1 om een ruimte voor een openbaar toilet van 4 m² ergens in de bebouwing ter voorkoming van stankoverlast in haar parkeergarage, wordt opgemerkt dat in dat verzoek kan worden meegegaan. In de planregels zal binnen de bestemming Gemengd de functie openbaar toilet worden opgenomen.

Conclusie

Over het schetsontwerp zal de gemeente verder overleg met betrokken partijen voeren. Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet conform het voorstel van adressant gewijzigd vast stellen en de zienswijze wat dat betreft ongegrond te verklaren.

Daarnaast wordt voorgesteld om artikel 3.1 van de planregels te wijzigen als volgt: na sub g wordt ingevoegd: "h. openbare toiletvoorziening;", onder vernummering van de daarop volgende subleden. Voorgesteld wordt de zienswijze voor dit onderdeel gegrond te verklaren.

4. Wieringa Advocaten, namens Rederij Lovers B.V. en Tours & Tickets B.V.: zienswijze naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan

Adressant treedt op namens Rederij Lovers B.V., rechthebbende op en gebruiker van gronden, gebouwen en bouwwerken aan en bij de Prins Hendrikkade 20a te Amsterdam, en Tours & Tickets B.V., gevestigd Damrak 34 te Amsterdam.

Adressant heeft met twee brieven zowel zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan als over het ontwerp verkeersbesluit ingediend. De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan volgt onderstaand, en die over ontwerp verkeersbesluit volgt onder 6.

Volgens adressant beoogt het bestemmingsplan voor een groot deel te voorzien in de bevestiging van de bestaande situatie. Volgens de plantoelichting paragraaf 1.1 is dat de feitelijk bestaande en vergunde situatie. Daarnaast draagt het bestemmingsplan mede bij aan de ontwikkelingen in het kader van de herinrichting van het stationsgebied.

a. Bevestiging bestaande situatie (Rederij Lovers)

Adressant meent dat het bestemmingsplan niet op alle onderdelen de feitelijke en vergunde situatie bevestigt en heeft daartegen bezwaar, omdat daarmee Rederij Lovers in haar huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden wordt beperkt.

Kassahuisje

Volgens adressant beschikt Rederij Lovers over een kassahuisje op brug 13. Op de verbeelding is binnen de bestemming Gemengd ter plaatse voorzien in de mogelijkheid van bebouwing en is o.a. een gebruik voor zakelijke dienstverlening, met inbegrip van baliefuncties, toegestaan. Adressant leidt uit de bestemmingsomschrijving alsmede de begripsbepalingen af, dat een gebruik voor 'ticketverkoop' is toegestaan. Adressant merkt echter op dat op andere plekken in het plangebied dergelijke bebouwing voor een soortgelijke functie onder een andere bestemming een afwijkende omschrijving is toegekend, en dat daar 'ticketverkoop' expliciet is benoemd. Adressant verzoekt voor de duidelijkheid de tekst in artikel 3.4 lid b aan te passen als volgt:

"b. voor de in lid 3.1 onder b genoemde functie geldt dat uitsluitend 'zakelijke dienstverlening' is toegestaan, met inbegrip van 'baliefunctie', waaronder begrepen ticketverkoop en dergelijke, ten behoeve van de recreatieve bedrijfsvaart ter plaatse;"

Voorts merkt adressant op dat bovenop het bestaande kassahuisje een miniatuur rondvaartboot aanwezig is. In het ontwerpbestemmingsplan is hierin niet voorzien. De maximum bouwhoogte ter plaatse is ingevolge de verbeelding 3,5 meter. Dat zou inclusief het bouwwerk op het dak 4,5 meter moeten zijn. Adressant verzoekt het bestemmingsplan daarop aan te passen.

Gemeentelijke reactie

De constatering door adressant is juist. Hoewel 'ticketverkoop' onder de huidige omschrijving en bijbehorende begripsbepalingen in artikel 3.4 als een geoorloofde functie kan worden beschouwd, leidt de toevoeging zoals adressant voorstelt tot meer duidelijkheid en is de omschrijving beter afgestemd op de omschrijving die voor de kassahuisjes elders in het gebied binnen de bestemming Verkeer – 2, aanduiding 'gemengd' (artikel 5), is gehanteerd.

Ten aanzien van de tweede opmerking over het kassahuisje wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan ter plaatse van het kassahuisje ingevolge de maatvoeringsaanduiding op de verbeelding een maximum bouwhoogte voor gebouwen toestaat van 3,5 meter. Het huidige gebouw voldoet daar kennelijk aan, aangezien adressant voor het bouwwerk bovenop het gebouw een hogere bouwhoogte verzoekt tot 4,5 meter. Voor ondergeschikte bouwdelen is in de algemene regels van het

bestemmingsplan (artikel 15 sub e) een afwijking van de maximum bouwhoogte mogelijk tot 1 meter. De rondvaartboot op het dak van het kassahuisje kan als een dergelijk ondergeschikt bouwwerk worden opgevat en kan onder de algemene regels worden toegestaan. Wijziging van de bouwhoogte voor gebouwen is niet wenselijk, omdat dan het gebouw (als hoofdmassa) zou kunnen worden opgehoogd tot 4,5 meter, waarna opnieuw met een algemene afwijking ondergeschikte bouwwerken de bebouwing tot 5,5 meter kan worden opgehoogd.

Echter, omdat het onze intentie is legale te behouden bebouwing in beginsel bij recht mogelijk te maken past het daarbij niet te volstaan met een verwijzing naar een afwijkingsbevoegdheid. Om die reden wordt voorgesteld deze zienswijze ook op het tweede onderdeel gegrond te verklaren en aan de planregels toe te voegen dat een groter maximum bouwhoogte is toegestaan, waar dit ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan rechtmatig is gerealiseerd.

Conclusie

Adressant heeft een terecht punt. Voorgesteld wordt deze zienswijze op het eerste en het tweede onderdeel gegrond te verklaren, en:

- aan artikel 3.2 de volgende planregel toe te voegen: "c. in afwijking van het bepaalde onder a en b is een groter maximum bouwhoogte toegestaan, waar dit ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan rechtmatig is gerealiseerd."

- de tekst in artikel 3.4 sub b van de planregels overeenkomstig de door adressant voorgestelde tekst te wijzigen als volgt: "b. voor de in lid 3.1 onder b genoemde functie geldt dat uitsluitend 'zakelijke dienstverlening' is toegestaan, met inbegrip van 'baliefunctie', waaronder begrepen ticketverkoop en dergelijke, ten behoeve van de recreatieve bedrijfsvaart ter plaatse;"

i. Steiger

Adressant stelt te beschikken over een steiger in het Open Havenfront. Ter plaatse is ingevolge het bestemmingsplan een openbaar gebruik, en zijn op- en afstapvoorzieningen toegestaan. Onder op- en afstapvoorzieningen wordt verstaan: "Voorziening bestaande uit maximaal 6 afmeerpalen en een entreeplank van maximaal 0,5 m² al dan niet gecombineerd met een steiger om passagiers en/of goederen aan en van boord te kunnen laten gaan." Rederij Lovers beschikt echter over entreeplanken die groter zijn dan 0,5 m². Adressant verzoekt de maat aan te passen aan de huidige afmeting.

Verder merkt adressant op dat de toekenning van 'openbaar gebruik' niet overeenkomt met het gebruik voor de 'recreatieve bedrijfsvaart' dat haar cliënt sinds jaar en dag van de steiger maakt. Rederij Lovers beschikt over de gehele lengte van de steiger over ligplaatsvergunningen voor recreatieve bedrijfsvaartuigen. Er is geen ruimte over voor een ander niet-bedrijfsmatig gebruik. Daarom verzoekt adressant het gebruik van de steiger te beperken tot 'recreatieve bedrijfsvaart'.

Gemeentelijke reactie

Adressant doelt op de entreeplanken die de afstand moeten overbruggen tussen de kade en de dwarsligger die de kade moet beschermen tegen mogelijke aanvaring. Rondvaartboten kunnen over de hele lengte van de kade niet direct aan de kade afmeren. Bezoekers moeten via meerdere entreeplanken in- en uitstappen.

De lengte van de bestaande entreeplanken die vanaf de wal het water insteken bedraagt 1 meter, en is gelijk aan de afstand van de wal tot aan de buitenkant van de dwarsligger die op meerpalen is bevestigd. De totale lengte van de entreeplanken richting het water is hier circa 1,90 meter en de breedte is 0,90 meter. Deze afvaartlocatie is bijzonder, in die zin dat deze over een grote lengte grenst aan een aan derden in erfpacht uitgegeven perceel. Vanwege de aanvaarbescherming zijn meer voorzieningen vereist. Om die reden wordt het voor deze locatie aanvaardbaar geacht dat er een uitgebreidere constructie van palen is, die verder uit de kant ligt en dat de entreeplanken een langere lengte hebben omdat deze verder het water insteken. In de planregels zal voor deze locatie daarom een afwijkingsbepaling worden opgenomen, om in deze situatie maatwerk te kunnen leveren.

Ook de tweede opmerking over het beperken van de op- en afstapvoorziening tot de recreatieve bedrijfsvaart, betreft een terecht punt. Ook elders in Open Havenfront, is het gebruik van steiger- en op- en afstapvoorzieningen bedoeld voor de recreatieve bedrijfsvaart. Er is aanleiding de planregels hierop aan te passen.

Conclusie

Adressant plaatst een terechte opmerking dat de situatie hier afwijkt van wat gebruikelijk is, en dat daarom niet van de standaard regeling gebruik kan worden gemaakt. Voorgesteld wordt de planregels te wijzigen door na artikel 6.2 sub b een regel in te voegen die luidt als volgt :

"c. voor de op- en afstaplocatie voor recreatieve bedrijfsvaart ter plaatse van Prins Hendrikkade 20a geldt, in afwijking van de standaard maatvoering voor een op- en afstapvoorziening als bedoeld in artikel 1.50 van de planregels, dat deze over de hele kadelengte uit maximaal 25 afmeerpalen, en 10 entreeplanken met een maximale afmeting van: 1.75 m²", mag bestaan;" waarna vernummering van de navolgende sub leden volgt.

Ten aanzien van de tweede opmerking wordt voorgesteld de planregels te wijzigen door de tekst in artikel in artikel 6.1 sub f te wijzigen als volgt:

"op- en afstapvoorzieningen voor openbaar gebruik door uitsluitend de recreatieve bedrijfsvaart, daar waar op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' is opgenomen, als ook daar waar op de verbeelding de aanduidingen 'ligplaats', respectievelijk binnen het vlak met de aanduiding 'specifieke vorm van water' zijn opgenomen;".

Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.

ii. **Ligplaatsen**

Rederij Lovers gebruikt het water in de oostkom van het Open Havenfront tussen brug 13 en brug 387 voor het innemen van ligplaatsen. De omvang van de op de verbeelding opgenomen 'aanduiding ligplaats' komt niet overeen met de feitelijke ruimte die Lovers thans voor ligplaatsen voor 12 vaartuigen gebruikt

Gemeentelijke reactie

Rederij Lovers beschikt over ligplaatsvergunningen voor 10 vaartuigen. Vanuit het uitgangspunt dat de feitelijke en vergunde situatie wordt vastgelegd, is daar het aanduidingsvlak voor ligplaatsen ingetekend. Een groter vlak is om ruimtelijke en nautische redenen niet wenselijk. Legalisatie van de 2 extra vaartuigen ligt dan ook niet in de rede.

Conclusie

Aan de suggestie om in het bestemmingsplan een groter aanduidingsvlak voor ligplaatsen in te tekenen wordt niet tegemoet gekomen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

iii. **Van Gogh café**

Rederij Lovers exploiteert het Van Gogh café. Het in artikel 3.4 van het ontwerpbestemmingsplan vermelde maximum toegestane brutovloeroppervlak van 90 m² voor horeca categorie III, klopt niet met

de werkelijke omvang van 140 ². Dat betekent een beperking in de gebruiksmogelijkheden. Verzocht wordt het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Gemeentelijke reactie

De opmerking is terecht. Bij nameting blijkt dat de omvang van 140 m² bvo klopt. De maatvoering in betreffende planregel wordt aangepast.

Conclusie

De opmerking is terecht. De oppervlakte horeca III zal worden aangepast. Dit wordt hierna bij de beantwoording van zienswijze 'v' verder toegelicht.

iv. Terras Van Gogh café

Bij het Van Gogh café exploiteert Rederij Lovers een terras, waarop diverse bouwwerken zijn geplaatst. De ter plaatse geldende bestemming staat een 'ongebouwd' terras toe, in welk geval geen bouwwerken zijn toegestaan, terwijl gezien de huidige situatie waarschijnlijk bedoeld is een 'onbebouwd' terras toe te staan, in welk geval wel bouwwerken mogelijk zijn. Het eerste zou een beperking van huidige rechten opleveren, in het tweede geval wordt aan de huidige situatie recht gedaan. Adressant verzoekt het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Gemeentelijke reactie

De opmerking van adressant is terecht. Er is kennelijk sprake van een verschrijving die zal worden hersteld.

Conclusie

*Voorgesteld wordt de tekst in artikel 3.1 sub d te wijzigen in "onbebouwd terras ter plaatse van de aanduiding 'terras';"
Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.*

v. Ondergrondse ruimte

Onder voornoemd Van Gogh café, het bijbehorend terras en onder het kassahuisje bevinden zich ondergrondse ruimten. Behalve voor opslag worden deze gebruikt als professionele keuken, kantine en kleed- en douche ruimte. Deze ruimten zijn binnen de bestemming Gemengd niet als zodanig bestemd. Adressant verzoekt dit alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan voorziet in artikel 3 in de volgende functies.

"De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijf;*
- b. dienstverlening;*
- c. horeca III;*
- d. ongebouwd terras ter plaatse van de aanduiding 'terras';*
- e. ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'parkeergarage' is tevens een ondergrondse parkeergarage toegestaan;*

met de daarbij behorende:

- f. bergingen en andere nevenruimten;*
- g. nutsvoorzieningen;*
- h. water;*
- i. groenvoorzieningen;*
- j. overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming."*

De functies die adressant noemt zijn onder te brengen in deze omschrijving. Rederij Lovers oefent in de van eigenaar ASR gehuurde bebouwing, ter ondersteuning van zijn rederijactiviteiten, de functies horeca en dienstverlening (w.o. ticketverkoop) uit. Daarbij zijn ten behoeve daarvan bergingen en andere nevenruimten toegestaan, als ook overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. Zolang aan de oppervlakte wordt voldaan en Lovers over de benodigde vergunningen kan beschikken kan hij zijn activiteiten blijven uitoefenen.

De functie horeca III is in het ontwerpbestemmingsplan begrensd op 90 m². Naar aanleiding van de zienswijze zijn de oppervlaktes gecontroleerd aan de hand van een bouwplantekening uit 1997 en hebben wij geconstateerd dat het opgenomen oppervlak te klein is. In de genoemde tekening heeft het café een oppervlakte van 140 m² en de keuken een oppervlakte van 170 m². Het in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen metrage van 90 m² volstaat dus niet en voorgesteld wordt dit aan te passen naar 310 m². De genoemde functie bedrijf is gelimiteerd tot maximaal 45 m² en is niet op Rederij Lovers van toepassing, maar op het gevestigde autoverhuurbedrijf.

Conclusie

De functies zoals adressant hier benoemt passen binnen de omschrijving binnen de bestemming Gemengd. Er is geen aanleiding het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Het maximum oppervlak horeca III is echter groter dan in het ontwerpbestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren wat betreft het oppervlak horeca III en dat te vergroten naar 310 m² zodat artikel 3.4 onder c sub 3, wordt gewijzigd in: "3. horeca III: 310 m²; en de zienswijze voor het overige ongegrond te verklaren.

vi. **Objecten op de kade**

Rederij Lovers beschikt op de kade over 2 cabines die worden gebruikt als planning- /verkeerscentrum, 2 vaste tafels met parasolhouders, een bank een hekwerk, afvalbakken, vlaggenmasten met vlaggenmast, vlaggenmasthouder, nutsvoorzieningen, opslagkasten, brochurehouder, en aanduidingsborden. Adressant is van oordeel dat deze ten onrechte worden weg bestemd en onder het overgangsrecht worden geplaatst en verzoekt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat deze objecten positief worden bestemd.

Gemeentelijke reactie

Zoals eerder opgemerkt en ook door adressant zelf terecht geconstateerd, is het bestemmingsplan voor een groot deel gericht op de bevestiging van de feitelijk bestaande en vergunde situatie. Voor genoemde objecten zijn – voor zover vergunningplichtig - geen (omgevings)vergunningen verleend. Voor die objecten geldt dat ze terecht niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Onder het overgangsrecht vallen ze evenmin, aangezien de objecten illegaal aanwezig zijn. Een aantal objecten kan – voor zover deze niet in de openbare ruimte zijn gelegen – wellicht als behorend bij de toegestane functies binnen de bestemming Gemengd worden toegestaan of vergunningvrij worden aangebracht.

Voor zover Rederij Lovers inmiddels alsnog aanvragen voor de nodige (omgevings) vergunning heeft ingediend, is het zeer de vraag of de vergunningen worden verleend, omdat objecten als portacabins in de definitieve ruimtelijke inrichting ongewenst zijn. Gezien de ruimtelijke onwenselijkheid van de objecten bestaat er geen aanleiding de objecten alsnog positief te bestemmen. Adressant heeft ook een omgevingsvergunning voor een dekschuit aangevraagd, die momenteel ligt afgemeerd aan bij rederij Lovers in gebruik zijnde steiger aan de zuidzijde van de westkom. Het ligt niet in de rede dat deze vergunning wordt verleend. Ter plaatse is in het bestemmingsplan, binnen de bestemming Water een functieaanduiding 'ligplaats' opgenomen en zijn ter plaatse inmiddels tijdelijke ligplaatsen verleend voor varende recreatieve bedrijfsvaartuigen en niet voor de onderhavige dekschuit.

Conclusie

De bouwwerken waar adressant op doelt zijn in tegenstelling tot wat hij oordeelt terecht niet positief bestemd. Gevraagde vergunningen zullen niet worden verleend omdat de bouwwerken ter plaatse ruimtelijk ongewenst zijn. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Ontwikkeling

Adressant merkt op dat eigenaar en rechthebbenden op het perceel Prins Hendrikkade 20a, waar Rederij Lovers is gevestigd en de daaronder P1 Parking (ook wel: Prins Hendrikkade west), gezamenlijk met de gemeente in een vergevorderd stadium van voorbereiding zijn om de locatie te herontwikkelen. De betrokken partijen bestaan uit: ASR Nederland Vastgoed Maatschappij N.V. (erfpachtgerechtigde perceel parkeergarage P1 en Rederij Lovers) P1 Parking Amsterdam Centrum B.V. (exploitante parkeergarage P1), Rederij Lovers (huurder en exploitant van de gebouwen en bebouwing aldaar) en tevens Tours & Tickets B.V., en de gemeente. Dit heeft geleid tot een eerste ontwerp op 23 september 2015, dat als bijlage 1 bij de zienswijze is gevoegd.

Adressant dient namens Rederij Lovers en Tours & Tickets deze zienswijze in ten behoeve van het mogelijk maken van genoemde herontwikkeling in dit bestemmingsplan. Hij doelt daarmee op de verwerking van de ruimtelijke ontwikkelingen waarin het project voorziet op verbeelding en regels, direct dan wel indirect, door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Adressant voert daartoe de volgende argumenten aan.

i. Aanleiding herontwerp, opgave Prins Hendrikkade west

De aanleiding is tweeledig:

- o De openbare ruimte van het gebied is rommelig, vanwege de aanwezigheid van diverse objecten en het ontbreken van samenhang daartussen. Gedacht moet worden aan de glazen lichtvangers op het maaiveld, de uit elkaar liggende in- en uitrit van P1, de bebouwing van het Van Gogh café, het kassahuisje van Rederij Lovers/tevens vluchtingang P1 en kleinere objecten als straatmeubilair.
Het perceel valt grotendeels buiten de scope van het project De Entree. Enkele noodzakelijke verkeerskundige maatregelen zullen nog wel worden uitgevoerd op het perceel.
- o Daarnaast heeft de ingang van de nieuw te ontwikkelen ondergrondse fietsenstalling onder de middenkom van het Open

Havenfront, die zonder aanpassing van de huidige situatie en bebouwing (Van Gogh café en inrit parkeergarage P1) niet goed zijn op te lossen.

Uit onderzoek is gebleken dat het fietsverkeer op het kruispunt Prins Hendrikkade en Martelaarsgracht zich pas goed kan afwikkelen indien er een tweerichtingen fietspad (aan de noordwestzijde van de Prins Hendrikkade) wordt gerealiseerd. De inpassing van een volwaardig tweerichtingenfietspad is nu ruimtelijk niet mogelijk. Het realiseren van het fietspad zal ten koste gaan van een veilige voetgangersverbinding van de touringcarhaltes richting brug 13. In de huidige situatie zijn fiets- en voetpad al onvoldoende breed, waardoor er veel over het fietspad wordt gelopen. Een goede voetgangers verbinding is essentieel voor het goed laten functioneren van de nieuw te realiseren touringcarhaltes ter plaatse.

ii. **Speerpunten herontwerp**

Deze bestaan uit:

o **Samenhang bebouwing**

De huidige losse bebouwing (glazen lichtvangers, in- en uitrit P1, Van Gogh café, kassahuisje Lovers, en kleinere objecten als straatmeubilair) wordt vervangen door 3 gebouwen met dezelfde architectonische uitstraling. Bovendien is er een relatie met de voorgenomen bebouwing op de (zuidelijke) kade (van de middenkom Open Havenfront) boven de nog te realiseren ondergrondse fietsenstalling.

o **Voldoende ruimte voor voetgangers**

In het herontwerp is niet voorzien in bebouwing op de huidige locatie van het Van Gogh café, zodat daar meer ruimte ontstaat voor zowel een tweerichtings fietspad als voor voetgangers .

o **Creëren verblijfsgebied**

De openbare ruimte wordt opgeschoond van losse objecten, die zoveel mogelijk in de nieuwe bebouwing wordt geïntegreerd.

o **Integratie van volume en uitrit parkeergarage**

De meest westelijk geplande nieuwbouw is het grootste van de drie en zal ruimte bieden aan het te verplaatsen programma dat onder andere hoort bij een touringcarhalteplaats, maar ook aan de uitrit van P1.

- o Oplossen probleem met bestrating
Het herontwerp voorziet in een nieuwe, duurzamere en onderhoudsarmere bestrating.
- o Extra volume maakt investeren mogelijk
Volumevergroting en kwaliteitsimpuls leiden tot waardevermeerdering van de grond.
Onderzocht wordt naar de verlenging van de erfpacht.

Rederij Lovers en Tours & Tickets en P1 hebben de intentie om te investeren in de kwaliteit van de afbouw en het interieur van de gebouwen die zij huren.

Het herontwerp biedt Tours & Tickets de mogelijkheid om haar huidige vertrekcentrum aan het Damrak 26 te verplaatsen. Dat zal een forse bijdrage leveren aan de balans op die drukke plek. Er zullen daar dan geen grote groepen toeristen worden verzameld om deze vervolgens in colonne naar de touringcarhalteplaatsen te begeleiden. Ook zal de verhuizing van Tours & Tickets tot een aanzienlijke reductie van het aantal touringcarkilometers door het centrum en over de Rode Loper leiden, omdat de haltes op Prins Hendrikkade West van achter het Centraal Station bereikbaar zijn.

Verder zullen ook zaken als het inpandig maken van het trafohuisje en openbare toiletten met het nieuwe volume gerealiseerd kunnen worden. Adressant heeft een tabel toegevoegd met een globale verdeling van functies en oppervlaktes.

Gemeentelijke reactie

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 2 sub k.

Conclusie

Over het schetsontwerp zal de gemeente verder overleg voeren met betrokken partijen.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan niet conform het voorstel van adressant gewijzigd vast stellen en de zienswijze wat dat betreft ongegrond te verklaren.

Wieringa Advocaten, namens Rederij Lovers B.V. en Tours & Tickets B.V.: zienswijze naar aanleiding van het ontwerp verkeersbesluit

Adressant treedt op namens Rederij Lovers B.V., rechthebbende op en gebruiker van gronden, gebouwen en bouwwerken aan en bij de Prins Hendrikkade 20a te Amsterdam, en Tours & Tickets B.V., gevestigd Damrak 34 te Amsterdam.

Naar aanleiding van de bekendmaking van het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade brengt adressant hieromtrent de volgende zienswijzen naar voren.

a. Touringcars

De Prins Hendrikkade is een van de drukste punten in de stad en tevens dé locatie voor het afzetten van toeristen met touringcars. Om congestie ter plaatse te voorkomen is het van belang dat de touringcars voldoende ruimte krijgen om te halteren. Adressant verzoekt daarom de halteplaats te vergroten van 6 naar 7 plekken, zoals ook was voorzien in het in 2012 vastgestelde maaiveldontwerp en het in 2012 vastgestelde touringcarbeleid, en het verkeersbesluit daarop aan te passen. Argumenten daarvoor zijn dat aan de westzijde van de geplande locatie nog voldoende ruimte is voor een 7^e plek en dat deze locatie via de route achter het Centraal Station veel beter bereikbaar dan de haltelocatie bij het Barbizonhotel die via de binnenstad benaderd moet worden.

Gemeentelijke reactie

De gemeente is bij nader inzien van oordeel dat een 7^e halteerplek op deze locatie ruimtelijk niet inpasbaar is uit oogpunt van veiligheid voor invoegend verkeer. Touringcars die op de 7e halte halteren belemmeren de zichtlijn voor auto's die uit de parkeergarage komen. De meest westelijke van de 7 haltes is daarmee komen te vervallen.

Conclusie

Er is geen aanleiding het verkeersbesluit hierop aan te passen. Voorgesteld wordt de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

b. Fietspad langs Van Gogh café

Onder 12 lid 5 van het ontwerp verkeersbesluit is opgenomen dat het fietspad aan de noordzijde, tussen Brug 387 en Brug 13, in beide richtingen door het plaatsen van een verkeersbord wordt aangewezen als een verplicht fietspad.

De aanwijzing als verplicht fietspad in combinatie met de geplande touringcarhaltes, het bestaande Van Gogh café, het kassahuisje, zal gevaarlijke situaties opleveren voor voetgangers en fietsers. De vele voetgangers zullen het fietspad moeten oversteken zonder dat daarvoor een oversteekgelegenheid is gemaakt.

Aldus meent adressant dat het voornemen om het fietspad aan de noordzijde, tussen Brug 387 en Brug 13, in twee richtingen als verplicht fietspad aan te wijzen in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Indien toch tot deze aanwijzing wordt besloten, pleit adressant ervoor om ter hoogte van het bestaande Van Gogh café een voetgangersoversteekplaats te maken als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Gemeentelijke reactie

Ter verduidelijking merkt de gemeente op dat het genoemde fietspad, waar adressant op doelt reeds aanwezig is en op dit moment al als tweerichtingsfietspad is aangewezen. Die situatie wordt met dit verkeersbesluit opnieuw bevestigd. Wat betreft de fysieke situatie zal er weinig veranderen.

Adressant merkt terecht op dat er een andere situatie ontstaat, wanneer het huidige aantal touringcarhaltes wordt uitgebreid van drie naar zes. Deze uitbreiding zal voor een grotere stroom voetgangers (veelal toeristen) zorgen tussen deze haltes en toeristische bestemmingen in het gebied. De wens van adressant om dan het fietspad hier weg te halen is echter niet te honoreren, omdat het fietspad noodzakelijk is voor het laten afwikkelen van het kruispunt Prins Hendrikkade Martelaarsgracht tijdens de ochtendspits. Deze noodzaak is er, omdat de fietsenstalling onder het Open Havenfront extra fietsverkeer over deze route zal aantrekken. Deze aantrekkende werking en daarmee de noodzaak van het fietspad zal ontstaan vanaf 2022, het moment dat de stalling gereed is voor gebruik.

De piekmomenten van fietsverkeer en voetgangersverkeer over deze route overlappen elkaar overigens niet. De piek van het fietsverkeer ligt voor 9:00 uur 's ochtends, terwijl die piek van de voetgangers veroorzaakt door de touringcars na 9:00 uur ligt. Dit heeft een gunstige invloed op de verkeersveiligheid.

De gemeente deelt de wens om de verbinding voor toeristen tegen die tijd te hebben verbeterd. Dat kan door de huidige bebouwing van het Van Gogh Café en het kassahuis, waar adressant naar refereert, te laten aanpassen, zodat er meer ruimte ontstaat voor een bredere voetgangersverbinding en in combinatie met een volwaardig tweerichtings fietsverbinding. In dat kader wordt overlegd tussen de gemeente en erfpachter ASR en de huurders P1 en Lovers over aanpassing van de verbouwing en de herinrichting van omliggend maaiveld. In de beantwoording van de zienswijze van adressant op het bestemmingsplan, onder b, is hierop al ingegaan. Daarnaast wordt korthedshalve verwezen.

Terwijl de gemeente zal sturen op het tijdig te laten aanpassen van de bebouwingen omliggend terrein (voor 2022), heeft de gemeente ook nog enkele acceptabele terugvalopties, wanneer de huidige bebouwing van het Van Gogh Café in stand blijft tot na 2022.

De mogelijkheid bestaat om het fietspad niet volledig te verbreden, maar het aan te passen tot een tweerichtingen fietspad van 3,0 meter breed. Er blijft dan een voetgangerscorridor over van 1 meter.

Om deze voetgangersverbinding te ontlasten zullen tegelijkertijd andere voetgangersroutes worden verbeterd of worden toegevoegd, zodat voetgangers minders snel kiezen voor de route langs het fietspad langs het Van Gogh Café. Mogelijke opties zijn direct oversteken via een voetgangers oversteekplaats naar de overkant van de Prins Hendrikkade, door voetgangers te begeleiden d.m.v. een begeleidingsrail naar de lage kade, of door voetgangers voor de inrit van de parkeergarage langs te laten lopen.

In het geval het hiervoor geschetste tweerichtingen fietspad overbelast wordt of onveilige situaties oplevert, dan kan dit worden omgezet naar een 1-richtingsfietspad in de west-oostrichting van 2,80 meter breed. Dit is al veel ruimer dan de gebruikelijke fietspaden langs hoofd- en plusnetten (wensmaat is 2,50 meter). Daarmee wordt het kruispunt Prins Hendrikkade - Martelaarsgracht tijdens de (maatgevende) ochtendspits ontlast. In de avondspits zal de druk juist liggen bij de uitstroom van de fietsenstalling, maar de avondspits heeft een veel minder hoge piek dan de ochtendspits waardoor de drukte beter verdeeld is.

Conclusie

De gemeente is van oordeel dat, ofschoon de toenemende stromen voetgangers en fietsers bij de verdere uitwerking nadere aandacht verdienen, er voldoende mogelijkheden voor handen zijn om een veilige oversteek voor voetgangers te garanderen op het moment dat de herinrichting inclusief de fietsparkeergarage zal zijn voltooid in 2022 voor voetgangers. Een voetgangersoversteekplaats maken als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 zal daar geen verbetering in brengen. In overleg met partijen wordt een integrale oplossing in samenhang met herontwikkeling van de gebouwen verkend en als dat niet slaagt zijn alternatieve inrichtingsmogelijkheden voor handen die weliswaar niet optimaal, maar wel aanvaardbaar zijn.

Voorgesteld wordt om zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

c. Fietspad richting fietstunnel onder CS

Onder 12 lid p en u van het ontwerp verkeersbesluit is opgenomen dat het fietspad over Brug 13, en de verbinding vormt tussen het stationsplein noordzijde en de Prins Hendrikkade noordzijde, in beide richtingen door het plaatsen van verkeersborden wordt aangewezen als een verplicht fietspad. Vanwege de fietstunnel zal dit fietspad intensief gebruikt worden. De vele voetgangers, die vanaf het CS richting de afvaartlocatie voor rondvaartboten lopen, moeten dit fietspad oversteken, waarschijnlijk ter hoogte van de ingang van de fietstunnel. Dit zal leiden tot gevaarlijke situaties. Daarom meent adressant dat het voornemen onder 12 lid p en u, om dit fietspad in twee richtingen als verplicht fietspad aan te wijzen, in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet.

Indien toch tot deze aanwijzing wordt besloten, pleit adressant ervoor om ter hoogte van de ingang van de fietstunnel en ter hoogte van het kassahuisje van Rederij Lovers, een voetgangersoversteekplaats te maken als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Gemeentelijke reactie

Inmiddels is vanwege gewijzigde inzichten ten aanzien van de oversteek bij de LPV een afzonderlijk verkeersbesluit genomen dat voorziet in de plaatsing van een verkeersbord G7 zône in het gebied vlak voor de in- en uitgang van de LPV. Dit omdat hier een beperkt zicht is op fietsen en voetgangers onderling. Het fietspad gaat daar dan over in voetgangersgebied zodat de voetganger voorrang heeft op de fietser. Volgens het maaiveldontwerp is hier bovendien een middenheuvel aangebracht, zodat de oversteek in etappes gemaakt kan worden. Op deze plek kunnen voetgangers en fietsers elkaar dan op een veiliger manier passeren. Een voetgangersoversteekplaats in de vorm van een zebrapad is dan niet noodzakelijk. Deze aanpassing valt overigens buiten het onderhavige verkeersbesluit, zodat daarin niets gewijzigd hoeft te worden.

Ter plaatse van de oversteekplaats bij de in- en uitgang van de toekomstige fietsenstalling en het kassahuisje van Lovers is er goed uitzicht op fietsen en voetgangers onderling. Ook hier voorziet het maaiveldontwerp in een oversteek met een middenheuvel, wat als (voldoende) veilig wordt aangemerkt. Ook hier is een voetgangersoversteekplaats in de vorm van een zebrapad dan ook niet noodzakelijk.

Van de aanwijzing als tweerichtingsfietspad zoals in het ontwerp verkeersbesluit is opgenomen wordt voorts niet afgezien, gezien de noodzaak van de fietsverbinding van en naar de langzaamverkeerstunnel onder het CS en het belang van een aanvaardbare fietsverkeerontwikkeling ter plaatse.

Conclusie

De suggestie om op de twee oversteeken een formele voetgangersoversteekplaats te maken als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, wordt om bovenstaande redenen niet overgenomen. Wel is de oversteekplaats ter hoogte van de LPV reeds op andere wijze veiliger gemaakt doordat dit gebied met een inmiddels afzonderlijk genomen verkeersbesluit als voetgangersgebied is aangewezen.

De oversteekplaats ter hoogte van Lovers en de in- en uitgangen van de toekomstige fietsenstalling zoals opgenomen in het maaiveld met een middenberm is als

voldoende veilig beoordeeld. Er is geen aanleiding het ontwerp verkeersbesluit op dit onderdeel aan te passen.

Voorgesteld wordt de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

5. Guido Frankfurter namens Reederij Kooij B.V. en Rederij E.E. Plas

Adressant richt zich met een zienswijze brief op zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit en voert daarvoor de volgende punten aan.

a. Oostelijke steiger noordzijde middenkom Open Havenfront

Adressant merkt op dat er slechts 2 ligplaatsen zijn ingetekend terwijl Rederij Kooij in de huidige situatie over 3 ligplaatsen beschikt in de middenkom Open Havenfront.

Adressant leidt uit de omstandigheid dat deze steiger de functieaanduiding 'aanlegsteiger' heeft gekregen en bestemd is voor de recreatieve bedrijfsvaart, dat deze aan Rederij Kooij zal worden toegewezen.

Gemeentelijke reactie

Inderdaad heeft het oostelijke deel van de steiger aan de noordzijde van de middenkom Open Havenfront de functie van aanlegsteiger gekregen en is ter plaatse van dit deel van de steiger tevens de functieaanduiding 'ligplaats' toegevoegd. Dat laatste houdt in dat bedrijfsvaartuigen die ter plaatse over een ligplaatsvergunning beschikken binnen dat vlak mogen liggen. Het bestemmingsplan, noch het verkeersbesluit, regelt wie van de rederijen daar concreet komt te liggen. Dat ligt op het vlak van de vergunningverlening. Er is op deze locatie geen aanduiding voor het 'aantal' ligplaatsen opgenomen, dus het daadwerkelijke aantal wordt bepaald door van wat er fysiek binnen het aangegeven functieaanduidingsvlak past. Verlenging van het aanduidingsvlak binnen de grenzen van dit aanduidingsvlak is niet mogelijk.

Conclusie

Het bestemmingsplan, noch het verkeersbesluit, zijn de instrumenten om ligplaatsen aan concrete rederijen toe te wijzen. Het bestemmingsplan bepaalt alleen het vlak waar ligplaatsen mogelijk zijn en bepaalt soms ook hoeveel, maar niet altijd. Voor de onderhavige aanlegsteiger is geen maximum aantal ligplaatsen vastgelegd. Een verruiming van 2 naar 3 zoals adressant voorstelt, is dan ook een vraag die in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde is. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Kassahuisjes noordzijde middenkom Open Havenfront

Adressant merkt op dat het westelijk deel van de aanlegsteiger aan de noordzijde

van de middenkom Open Havenfront een openbare functie krijgt, waar bedrijfsvaartuigen zonder vaste ligplaats kort kunnen afmeren om klanten op- en af te laten stappen. Het verbaast dat er desondanks op de kade ter plaatse een voorziening voor kassahuisjes is opgenomen.

Gemeentelijke reactie

Wat betreft de mogelijkheid voor kassahuisjes aan de noordzijde van de middenkom Open Havenfront, wordt opgemerkt dat deze voorzieningen, net als het westelijk deel van de aanlegsteiger, niet in het onderhavige plangebied liggen, maar zich bevinden in het aangrenzende plangebied Stationseiland.

Conclusie

De zienswijze heeft geen betrekking op het onderhavige bestemmingsplan of verkeersbesluit. Voorgesteld wordt deze zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Veiligheid steiger oostzijde middenkom Open Havenfront

Voor deze steiger is slechts één toegang ingetekend, die tevens dienst zal doen als uitgang. Vanwege de grote aantallen bezoekers kan dit tot onveilige situaties leiden. Adressant pleit dan ook voor de mogelijkheid van een tweede trap meer naar het oosten.

Gemeentelijke reactie

Over de toegang naar de steiger wordt opgemerkt dat de steiger zowel voor het westelijk als het oostelijk deel via meerdere toegangen bereikbaar is. Over het geheel bevinden zich 3 toegangen: aan de oostzijde, midden, en aan de westzijde. De twee laatste zijn geregeld in het aangrenzende plangebied Stationseiland. Een veilige op- en afgang voor de bezoekers naar de steiger is daarmee voldoende gewaarborgd.

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan en het aangrenzende bestemmingsplan Stationseiland voorzien reeds in meerdere op- en afgangen en voldoende veiligheid. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Attentiewaarde, bebording e.d.

Adressant verzoekt om voldoende mogelijkheden op te nemen voor bebording, reclame, vlaggen e.d.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit zijn de instrumenten om expliciet in de mogelijkheid van reclame uitingen te voorzien. Daarvoor zijn andere regelingen

van toepassing. Voor zover het om vergunningplichtige bouwwerken gaat wordt ook getoetst aan het bestemmingsplan. Dan kunnen kleinschalige, ondergeschikte bouwwerken veelal onder de algemene regels van het bestemmingsplan worden toegestaan.

Conclusie

Het bestemmingsplan noch het verkeersbesluit zijn de aangewezen instrumenten om reclame uitingen te regelen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. Touringcarhaltes

Adressant benadrukt alle 13 toegezegde en geplande halteplekken voor touringcars ook daadwerkelijk in het maaiveldontwerp op te nemen, omdat deze van groot belang zijn voor de klanten van de rederijen.

Gemeentelijke reactie

Het belang dat adressant stelt te hebben bij voldoende touringcarhalteerlocaties wordt onderschreven. Het bestemmingsplan voorziet door middel van de bestemming Verkeer – 1 in algemene zin in de mogelijkheid van halteren van o.a. touringcars.

De locatie van de twee in het plangebied geplande halteerlocaties, waarover de touringcarhaltes in het verkeersareaal binnen het plangebied worden verdeeld, is concreet geregeld in het ontwerp verkeersbesluit.

Het ontwerp verkeersbesluit zoals ter inzage heeft gelegen voorziet in 13 halteerlocaties in het plangebied, conform het in voorbereiding verkerende en (ten opzichte van de in 2012 vastgestelde versie) aan te passen maaiveldontwerp.

Indien nieuwe, betere alternatieven voor touringcarhalteren beschikbaar komen of andere overwegende belangen daartoe aanleiding geven, kan dat tot een heroverweging van de huidige locaties leiden. Er zijn gedurende de voorbereiding alternatieve locaties overwogen en afgevalen en verder onderzoek vindt nog steeds plaats.

In dit geval is als gevolg van de opmerkingen van bewoners over de halteerlocatie aan de Prins Hendrikkade oost, besloten de locatie aan oostzijde te heroverwegen en het voorlopig maaiveldontwerp aan te passen. Aan de Prins Hendrikkade oost worden, zoals oorspronkelijk gepland zes in plaats van de bij de ter inzage legging van het ontwerp verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die aan de Prins Hendrikkade west niet mogelijk is gebleken, wordt alsnog niet

gecompenseerd aan de oostzijde. Het ontwerp verkeersbesluit wordt op dat onderdeel ambtshalve aangepast. Met deze aanpassing wordt enigszins tegemoet gekomen aan de belangen van bewoners, in zoverre dat het verlies van 1 halteplaats aan de westzijde niet zal leiden tot een zwaardere belasting van de oostzijde.

Tegelijkertijd is de gemeente met de touringcarbranche in gesprek teneinde tevens in het belang van deze doelgroep het aanbod met de vraag in balans te houden. Het verplaatsen of het wijzigen van touringcarlocaties in het gebied rondom Amsterdam Centraal vindt plaats conform de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en vormt een onderdeel van een geleidelijk transitieplan dat gemeente samen met de touringcarsector opstelt. Eventuele verdere afname kan pas aan de orde zijn bij het beschikbaar komen en in gebruik zijn van voldoende alternatieven in de nabijheid van Amsterdam Centraal. Daarnaast wordt in 2016 het touringcarbeleid (tot 2020) geëvalueerd.

Conclusie

Hoewel de belangen van adressant worden onderschreven, hebben belangen van bewoners nabij de halteplaats aan de Prins Hendrikkade oost, de doorslag gegeven het aantal halteplaatsen in het plangebied terug te brengen van 13 naar 12, zodat er aan de oostzijde de ruimte niet voor 7 maar 6 halteplaatsen wordt ingericht. Deze aanpassing heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan, behalve dat de tekst in de plantoelichting wordt aangepast. Wel zal de aanpassing leiden tot een gewijzigd verkeersbesluit. Ondertussen blijft onderzoek naar alternatieve locaties plaatsvinden en kunnen de huidige bij gewijzigd inzicht heroverwogen worden.

Aan de wens van adressant tot behoud van 13 halteplaatsen wordt gezien het vorenstaande niet tegemoet gekomen, omdat ten aanzien van de halteplaats aan de Prins Hendrikkade oost een zwaarwegender belang aan de omwonenden wordt toegekend, en op deze locatie met 6 in plaats 7 halteplaatsen kan worden volstaan. Aangezien de zienswijze van adressant geen consequenties heeft voor het bestemmingsplan wordt voorgesteld de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

6. Canal Rondvaart B.V., B.V. Rederij J.H. Bergmann, Canal Company B.V. Holland International: zienswijze naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan

Adressant heeft met twee brieven zowel zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan als over het ontwerp verkeersbesluit ingediend. De samenvatting en beantwoording van

de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan volgt onderstaand, en die over ontwerp verkeersbesluit daarna.

a. Bestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met bedrijfsvoering

Het algemene bezwaar luidt dat het bestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de bedrijfsvoering van en voorzieningen (waaronder kiosken, gebouwen, hekwerken, vlaggenmasten, reclame-uitingen) van rederij Holland International in het plangebied, gedeelte tussen Damrak en Martelaarsgracht. Bij de exploitatie van rederij Holland International zijn betrokken: Canal Rondvaart B.V.; B.V. Rederij J.H. Bergmann en Canal Company B.V.. Door de vergroting van de middenkom van het Open Havenfront wordt de zuidelijke kade verplaatst. De bedrijfsvoering zal hiervan schade ondervinden. Tenzij adressant terug kan keren aan de nieuwe kade en onder voorwaarde van een passende financiële regeling voor eventueel geleden schade.

Gemeentelijke reactie

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet ter plaatse van de te verschuiven zuidelijke kade van de middenkom van het Open Havenfront in nieuwe, vervangende voorzieningen voor de recreatieve bedrijfsvaart. De huidige rederijen en hun expertise zijn betrokken in het ontwerpen daarvan. Verder is vooral gekeken naar wat vanuit ruimtelijk oogpunt redelijkerwijs mogelijk is binnen de fysieke, ruimtelijke en nautische randvoorwaarden. Het bestemmingsplan voorziet in de terugkeer van vergelijkbare rederijvoorzieningen op de nieuwe kade.

Een risico op mogelijke planschade die onder meer de huidige rederijen zouden kunnen ondervinden ten gevolge van dit bestemmingsplan, wordt niet aannemelijk geacht. Deze verwachting is bevestigd door het rapport 'Risicoanalyse planschade met betrekking tot het aangepaste ontwerp-bestemmingsplan "Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk".', dat door een deskundig bureau is opgesteld (SAOZ, juli 2015). Dit rapport wordt als bijlage aan deze Nota van Beantwoording toegevoegd en maakt daar onderdeel van uit. Het rapport concludeert dat het uitgraven van de middenkom Open Havenfront en de aanleg van een fietsenstalling daaronder, al onder het voorgaande planologisch regime (wegens het ontbreken er van de bouwverordening) mogelijk was. Zoals al gesteld voorziet het bestemmingsplan in de terugkeer van vergelijkbare rederijvoorzieningen op de nieuwe kade.

De toedeling van voorzieningen aan concrete rederijen valt buiten de orde van het bestemmingsplan.

Conclusie

Adressant gaat er ten onrechte van uit dat het bestemmingsplan door het mogelijk maken van het uitgraven van de middenkom en het verplaatsen van de zuidelijke kade de terugkeer van rederijvoorzieningen niet zou toelaten. Dat is echter wel het geval. Verder zijn de eventuele financiële consequenties beoordeeld en luidt de conclusie dat van planschaderisico geen sprake is. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Het bestemmingsplan voorziet in te weinig ligplaatsen

Adressant merkt op dat rederij Holland International 13 rondvaartboten heeft waarmee een zelfstandige onderneming wordt gedreven. In het bestemmingsplan worden aan de zuidoever van de middenkom Open Havenfront 6 en aan de noordoever 2 ligplaatsen gecreëerd. Dat is onvoldoende. Alternatieven zijn niet concreet beschikbaar.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan voorziet voor de middenkom binnen de bestemming Water aan de noordzijde door middel van de functieaanduiding 'aanlegsteiger' in een aanlegsteiger en door middel van een functieaanduiding 'ligplaats' een gebruik voor ligplaatsen is toegestaan. Het aantal is niet gemaximeerd. Aan de zuidzijde is door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water' maximaal vier steigers toegestaan en is tevens een gebruik voor ligplaatsen mogelijk. Ook hier is het aantal niet gemaximeerd. Het bestemmingsplan beperkt het aantal ligplaatsen dus niet tot 6 aan de zuidzijde en 2 aan de noordzijde en laat voldoende ruimte voor meer. Het aantal ligplaatsen is afhankelijk van de omvang van de vaartuigen en de wijze van liggen, hetgeen te zijner tijd bij de concrete aanvragen om ligplaatsvergunning nader wordt bepaald.

In de loop der tijd zijn in het Open Havenfront steeds meer boten komen te liggen. Deze beschikten niet over de vereiste ligplaatsvergunningen. Tot 2015 beschikten, met uitzondering van de locatie bij het Noord Zuid-Hollandsch Koffiehuis (waar in 2014 aan de noordzijde van de oostkom voor 6 ligplaatsen vergunningen zijn verleend), geen van de in het Open Havenfront aanwezige rederijen over ligplaatsvergunningen. In 2015 zijn voor 13 liplaatsen vergunningen verleend aan de noord en zuidzijde van de middenkom en voor 10 ligplaatsen in de westkom. Voor zover aan de huidige rederijen in het Open Havenfront op aanvraag inmiddels een ligplaatsvergunning is verleend, zijn deze alle van tijdelijke aard. Dat met het oog op een definitieve toedeling van ligplaatsen, zodra de herinrichting van het Open Havenfront gereed is.

De herinrichting heeft tot doel aan de huidige rommelige situatie, waarin er teveel boten op een te krappe plek liggen, een einde te maken. Zoals hierboven omschreven komen voorzieningen terug voor zover dat ruimtelijk, fysiek en nautisch aanvaardbaar is. De nieuwe plekken zullen nadat het gebied definitief is ingericht op basis van het vaarbeleid worden toebedeeld. Duidelijk is al wel dat niet alle vaartuigen die zich nu in het Open Havenfront bevinden op dezelfde plek kunnen terugkeren.

Conclusie

De stelling over wat het bestemmingsplan aan ligplaatsen mogelijk maakt is onjuist, evenals de veronderstelling dat het bestemmingsplan regelt dat adressant met al haar rondvaartboten terugkeert op de huidige locatie. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Maatvoering steigers/pieren zuidzijde van de middenkom Open havenfront

Volgens het bestemmingsplan is de maximum breedte van de steigers/pieren gesteld op 5 meter, 6 meter zou wenselijk zijn. De afstand tussen de steigers/pieren moet minimaal 12 meter bedragen, terwijl 11 meter voldoende zou moeten zijn.

Gemeentelijke reactie

De onderlinge afstand tussen de steigers aan de zuidzijde is bepaald naar wat ruimtelijk en nautisch voor de waterbeheerder aanvaardbaar is. Adressant toont niet aan op welke gronden deze afstand krappere zou moeten kunnen zijn.

Conclusie

De veronderstelling van adressant wordt niet gedeeld. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Zaken die ten onrechte in het bestemmingsplan niet zijn meegenomen

- i. Adressant mist een regeling over een laad- en lospositie tijdens venstertijden aan de Prins Hendrikkade aan de zijde van de rederij in het voetgangersgebied tussen Damrak en Martelaarsgracht.

Gemeentelijke reactie

Het ontwerpbestemmingsplan verzet zich ten aanzien van de door adressant bedoelde locatie, waar de bestemming Verkeer – 2 geldt, niet tegen de mogelijkheid van laden en lossen. Hoofdstuk 14.7 (Laden en lossen) van de plantoelichting geeft een beschrijving van het laden en lossen

in het plangebied. De daar opgenomen tekst is nog steeds actueel en luidt: "Laad- en los verkeer kan gedurende venstertijden de Prins Hendrikkade ter plaatse van het Victoriahotel bereiken vanaf de trambaan op de Martelaarsgracht. Rechtsaf in oostelijke richting de Prins Hendrikkade op en na het laden en lossen keren en via de trambaan terug rijden in de richting van de Droogbak". In artikel 5.4 sub a van de planregels is als uitzondering op het verbod van regulier auto- en vrachtverkeer, onder meer bevoorradingsverkeer toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan heeft naar aanleiding van de zienswijze geen aanpassing. Wel is naar aanleiding van een andere zienswijze het bijbehorend kaartje voor laden en lossen in hoofdstuk 14.7 van de plantoelichting geactualiseerd.

Het ontwerp verkeersbesluit geeft wel een nadere regeling, met de aanwijzing van het gebied als voetgangersgebied d.m.v. het verkeersbord model G7 zône. Daarbij is bepaald dat op de Prins Hendrikkade, het gebied gelegen tussen de Martelaarsgracht en het Damrak, laden en lossen is toegestaan vanaf de Martelaarsgracht van 07.00 – 11.00 uur. Een uitzondering geldt voor bepaalde plekken (niet op de daarvoor aangewezen verplichte fietspaden via een verkeersbord G11, niet op de trambaan via een verkeersbord G15 en niet op de d.m.v. verkeersbord G7 aangewezen voetpaden). In geval van dringende noodzaak kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen voor laden en lossen buiten de venstertijden.

Het ontwerp verkeersbesluit heeft, behalve een aanpassing in de toelichtende tekst, geen wijziging.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

- ii. Daarnaast mist adressant ter plaatse van de zuidelijke kade van de middenkom een liftvoorziening ten behoeve van minder validen en catering.

Gemeentelijke reactie

Ten aanzien van de liftvoorziening wordt opgemerkt dat de regels in het ontwerpbestemmingsplan daarin niet voorzien. De noodzaak van een liftvoorziening voor mindervaliden wordt erkend. Een medegebruik voor goederen is met deze voorziening dan tevens mogelijk. De planregels zullen

daarop worden aangevuld.

Conclusie

De opmerking van adressant is terecht. Voorgesteld wordt aan artikel 5.1 van de planregels na sub i, het volgende sub lid toe te voegen: "j. maximaal 1 liftvoorziening voor mindervaliden en een medegebruik voor goederen voor de recreatieve bedrijfsvaart, ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'gemengd';", waarna vernummering van de navolgende subonderdelen plaatsvindt.

Voorgesteld wordt aan artikel 5.2 van de planregels na sub c het volgende sub lid toe te voegen: "d. in afwijking van het gestelde onder a mag binnen het aanduidingsvlak met de aanduiding 'gemengd' maximaal 1 liftvoorziening worden gebouwd, met een maximum bouwhoogte van 4 meter, een maximum breedte van 9 meter en een maximum diepte van 3 meter;", waarna vernummering van de navolgende subonderdelen plaatsvindt.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen en de zienswijze voor dit onderdeel gegrond te verklaren.

e. Verhouding fiets- en voetgangersstromen zijn niet doorgerekend

Gelet op het aantal fietsen in de parkeergarage (7.000) en de te verwachte fietsbewegingen is het aannemelijk dat dit zich niet juist verhoudt tot de voetgangersstromen ter plaatse en richting de rederij. Adressant vindt het zeer opmerkelijk er geen berekeningen hieromtrent in het plan zijn opgenomen. Zolang hiervoor geen goede oplossing voor handen is maakt adressant bezwaar tegen de geplande situering van de ingang van de fietsparkeergarage.

Gemeentelijke reactie

Er is een dynamische simulatie uitgevoerd van de voetgangers met fiets in de hand dat in en uit de fietsenstalling komt. Uit de simulatie blijkt dat het op sommige momenten erg druk kan worden voor de ingang van de stalling. De opsteltij blokkeert het kruisende voetgangersverkeer in oost-west richting echter niet, waardoor er altijd de mogelijkheid is voor voetgangers om elkaar te kruisen.

De voetgangers in oost-westelijke richting zullen voornamelijk de lager gelegen kade als bestemming hebben. Deze voetgangers hebben ook de mogelijkheid om de lage kade te bereiken via een trap en ruimte die onder de opstelruimte van fietsparkeerders doorloopt.

Voor dit onderdeel van de zienswijze wordt tevens verwezen naar de beantwoording eerder in deze Nota van Beantwoording zienswijze 2 sub d, onder v en vi.

Conclusie

Fiets- en voetgangersstromen zijn wel degelijk in de onderzoeken, en nader onderzoek betrokken (zie zienswijze 2 sub d, onder v en vi van deze Nota van Beantwoording).

Voorgesteld wordt de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Canal Rondvaart B.V., B.V. Rederij J.H. Bergmann, Canal Company B.V. Holland International: zienswijze naar aanleiding van het ontwerp verkeersbesluit

Met betrekking tot het ontwerp verkeersbesluit heeft adressant gelijklopende bezwaren als tegen het ontwerpbestemmingsplan.

a. Laad- en lospositie

Het ontwerp verkeersbesluit houdt onvoldoende rekening met de bedrijfsvoering van adressant, omdat er niet is voorzien in een laad- en lospositie tijdens venstertijden.

b. Fiets- en voetgangersstromen

Adressant twijfelt aan de te verwachten fietsbewegingen zich niet zal verhouden tot de voetgangersstromen ter plaatse van en richting rederij. Adressant mist een onderzoek met een doorrekening van de fiets- en voetgangersstromen die te verwachten zijn, uitgaande van de toevoeging van een fietsparkeergarage en touringcarhaltes.

Gemeentelijke reactie

Voor zowel a en b wordt verwezen naar de beantwoording naar aanleiding van de zienswijze betreffende het bestemmingsplan. Ter aanvulling daarop geldt de volgende conclusie.

Conclusie

Onderdeel a. van deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Onderdeel b. van deze zienswijze geeft ondanks de hiervoor zienswijze 6 sub d besproken nadere onderzoeksresultaten, evenmin aanleiding tot aanpassing van het verkeersbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

7. Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

Adressant brengt met een brief zienswijzen in over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit. Op beide wordt in het onderstaande ingegaan.

Adressant stemt in met het ontwerpbestemmingsplan voor zover dat ziet op de vergroting van de middenkom van het Open Havenfront en de fietsparkeergarage daaronder. Het bestemmingsplan biedt echter onvoldoende garanties om de positieve effecten daarvan te behouden omdat er teveel ruimte voor aanlegvoorzieningen voor rondvaartboten wordt geboden en te weinig waarborgen zijn opgenomen om het maaiveld open te houden en te vrijwaren van bouwsels en terrassen. Adressant verzoekt de volgende aanpassingen te doen.

a. Aantal steigers

Breng het aantal steigers aan de zuidzijde middenkom terug van 4 naar 3.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan beoogt de rederijvoorzieningen die in verband met het vergroten van de middenkom van het Open Havenfront moeten verdwijnen, in de nieuwe situatie terug te brengen. Daarmee wordt invulling gegeven aan het bijgestelde maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade. De vraag naar aanlegplaatsen en ligplaatsen in dit deel van de stad is groot en overtreft het aanbod. De wens van de gemeente in dit toeristische deel van de binnenstad het aanbod van voorzieningen zo goed mogelijk op peil te houden. De omvang van de terug te brengen voorzieningen in de vergrote middenkom is afgewogen aan de hand van wat fysiek mogelijk, en ruimtelijk en nautisch aanvaardbaar is.

Conclusie

Het is onwenselijk het aantal aanlegsteigers te verminderen, omdat met vier aanlegsteigers wordt voldaan aan het doel om voldoende voorzieningen terug te laten keren aan de verschoven kade. Aan de suggestie wordt daarom niet tegemoet gekomen, het bestemmingsplan wordt er niet op aangepast. Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

b. Lengte en breedte van steigers of pieren

Beperk de maximum lengte van de steigers tot 12 en de breedte tot 3 meter.

Een lengte van 20 meter zoals nu wordt toegestaan is zoals ook elders blijkt niet nodig en een breedte van 3 meter is het maximum dat in het algemeen ingevolge de Keur door Waternet in Amsterdam wordt vergund en biedt nog voldoende bruikbare inwendige ruimte voor opslag e.d..

Gemeentelijke reactie

De voorziene aanlegsteigers aan de zuidzijde van de vergrote middenkom wijken in vorm en omvang af van wat elders veelal gebruikelijk is. De reden daarvan is dat op deze locatie de bezoekersstromen het grootst is. Er is op de steiger ruimte nodig deze bezoekersstromen veilig te verwerken en tevens de boten te bevoorraden. De keuze om dichte steigers, ofwel pieren mogelijk te maken is bewust gemaakt, omdat dit extra logistieke ruimte oplevert waardoor de openheid op de kade en op de aanlegsteigers kan worden gespaard.

Conclusie

De maatvoering en vorm van de voorzieningen in dit deel van het Open Havenfront is bewust gemaakt en komt tegemoet aan zowel de belangen van de toeristensector bij een efficiënte logistiek, biedt een veilige toegang naar de voorzieningen, als ook aan het belang van het openhouden van het maaiveld ter plaatse. De zienswijze geeft geen aanleiding hierin wijziging aan te brengen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Bedrijfsruimte van steigers of pieren

Beperk de mogelijkheid tot open aanlegsteigers in plaats van (dichte) pieren met bedrijfsruimte. Adressant meent dat de inwendige ruimte van de (dichte) steigers niet nodig is en pleit voor open steigers.

Gemeentelijke reactie

De reden waarom op deze locatie voor vier dichte steigers is gekozen is hiervoor onder b al beschreven. In de nieuwe situatie wordt daarmee veel losse bedrijfsbebouwing en goederenbewegingen op het maaiveld voorkomen. Wel geeft de zienswijze aanleiding tot de volgende ambtshalve aanpassing, welke verband houdt met de onderlinge afstand tussen de vier aan steigers en de afstand tot de kade. Voorgesteld wordt de tekst van artikel 6.2 sub b van de planregels te wijzigen als volgt:

"b. voor de aanlegsteigers ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water', geldt dat maximaal vier aanlegsteigers gebouwd mogen worden, met een maximum lengte per steiger van 20 meter, een maximum breedte per steiger van 5 meter, een minimum onderlinge afstand en afstand tot de zijdelingse kades van 12 meter;"

Conclusie

De suggestie van adressant wordt niet overgenomen. De zienswijze geeft enkel aanleiding tot een ambtshalve aanpassing van de planregels. Voorgesteld wordt de

zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Bouwsels op de steigers

Bepaal dat het oppervlak van de aanlegsteigers vrij blijft van bouwsels.

Adressant meent dat het toestaan van zowel onder- als bovengrondse uitgangen op de dichte aanlegsteigers niet nodig is en dat volstaan kan worden met alleen ondergrondse in- en uitgangen. Zo kan het oppervlak van de steigers vrij blijven van bouwsels.

Gemeentelijke reactie

De opmerking van adressant dat de bovenzijde van de vier (dichte) aanlegsteigers vrij moet blijven van bouwsels en terrassen wordt gedeeld. Dat neemt niet weg dat in- en uitgangen op het bovengrondse oppervlak op de aanlegsteigers mogen uitkomen. Dat betekent dat deze in- en uitgangen naar de steigers slechts als 'gat in de grond' kunnen worden uitgevoerd en ten behoeve van de veiligheid zijn afgeschermd met een hekwerk, of reling. Artikel 6.2 sub c van de planregels voorziet in de mogelijkheid daartoe door 'overige bouwwerken' met een maximum bouwhoogte van 1 meter toe te staan. Ter voorkoming van terrassen wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan binnen de bestemming Water geen terrassen toestaat.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

e. Gebruik van het gebied rond het bassin

Bepaal dat er behalve de twee kiosken binnen de functie aanduiding 'gemengd' langs de zuidelijke rand van de middenkom geen terrassen en geen (andere) voorzieningen voor rederijen worden toegestaan.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan biedt binnen de bestemming Verkeer – 2 de mogelijkheid van gebruikelijke voorzieningen ten behoeve van de verkeersbestemming. Daarnaast zijn onbebouwde terrassen toegestaan. Adressant plaatst terecht de opmerking dat direct rondom de middenkom buiten de twee kiosken geen terrassen of andere, dergelijke voorzieningen voor de rederijen mogelijk gemaakt zouden moeten worden. Immers, in het streven naar openheid moet die ruimte zoveel mogelijk openblijven voor openbaar gebruik, bezoekersstromen, vervoer van goederen e.d.. Dat geeft aanleiding de planregels aan te passen.

Conclusie

Voorgesteld wordt de planregels naar aanleiding van de zienswijze artikel 5.4 van de planregels aan te vullen door: na sub b toe te voegen: "c. in afwijking van het bepaalde onder b is het gebruik als terras – onbebouwd niet toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'gemengd'";", waarna vernummering van de navolgende subonderdelen plaatsvindt. Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel gegrond te verklaren.

f. Knip in de stadshartlus en touringcars

Adressant spreekt zijn instemming uit over het realiseren van de knip en de overige verkeerskundige aanpassingen. Het historische Waterfront van Amsterdam dient zo verkeersluw mogelijk te zijn. Minder enthousiast is adressant dan ook over de aanwijzing – in het ontwerp verkeersbesluit - van laad- en losplekken voor touringcars in het plangebied, met alle drukte van in- en uitstappende toeristen van dien. Adressant wijst erop dat er voldoende alternatieven zijn.

Gemeentelijke reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze kan worden verwezen naar de onderdelen 1 sub b, d en n van deze Nota van Beantwoording. Daar is in gegaan op de achtergronden en afwegingen om op twee locaties in het plangebied touringcars te laten halteren. Ook is ingegaan op alternatieven die daarbij zijn afgewogen en dat het totale aantal van 13 haltes is teruggebracht naar 12.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet binnen de bestemming Verkeer – 1 in de mogelijkheid van touringcarhalteplekken, maar regelt niet de concrete aanwijzing daarvan. Het terugbrengen van het aantal halteplekken leidt tot aanpassing van de plantoelichting en leidt niet tot formeel juridische wijziging. Tevens wordt het ontwerp verkeersbesluit dat voorziet in de concrete aanwijzing en inrichting van de halteplekken, aangepast.

Conclusie

Voor zover de ambtshalve aanpassing van het aantal touringcar halteplaatsen tot wijziging van het verkeersbesluit leidt vloeit deze niet voort uit deze zienswijze. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover gericht op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

8. TLN

De zienswijzebrief van TLN richt zich, mede namens EVO, tegen het ontwerpbestemmingsplan.

TLN vertegenwoordigt het bedrijfsleven dat zich bezighoudt met het beroepsgoederenvervoer over de weg inclusief op- en overslag, warehouse- en expeditie activiteiten. EVO vertegenwoordigt het verladende bedrijfsleven.

TLN en EVO maken bezwaar tegen de voorgenomen knip op de Prins Hendrikkade zoals die nu in het ontwerpbestemmingsplan wordt gepresenteerd, omdat hierdoor de kans op efficiënte bevoorrading verslechtert, de luchtkwaliteit niet verbetert en de verkeersveiligheid afneemt. Kortom, het bevoorradingsverkeer moet van de knip worden uitgesloten!

a. Efficiënte bevoorrading

Vanwege de knip moet het bevoorradingsverkeer dat van oost naar west rijdt omrijden via de Michiel De Ruytertunnel.

Dat kost volgens adressanten 20 minuten extra rijtijd en extra kosten die kunnen oplopen naar ca. € 4.000.000 per jaar. Daarnaast zal het omrijden niet overall mogelijk zijn vanwege de beperkte doorrijhoogte ter plaatse van de Oostertoegang aan oostzijde (3,20 meter) en de Westertoegang aan westzijde (3,50 meter). Verder zetten adressanten vraagtekens bij het verkeersonderzoek en de negatieve effecten van het te wijzigen wegennet, waaronder het afsluiten van de Michiel De Ruytertunnel bij calamiteiten, voor het bevoorradingsverkeer.

Gemeentelijke reactie

Vanwege de knip in de Prins Hendrikkade dient de route voor de bevoorrading voor verschillende partijen opnieuw zo optimaal mogelijk te worden ingericht. Daarbij is niet uitgesloten dat een langere weg moet worden afgelegd om alle locaties op de route te bereiken. Op de plek van de knip wordt conform het stedelijk beleid prioriteit gegeven aan het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Distributieverkeer wordt gefaciliteerd op de stadshartlus en kan voor de oost-west relatie gebruik maken van de nieuwe De Ruytertunnel. Locaties op de plek van knip blijven bereikbaar voor bevoorradingsverkeer.

Uit de analyse van de omrijroute blijkt dat deze maximaal minder dan 2 kilometer langer is dan de directe verbinding via de Prins Hendrikkade. In een normale verkeerssituatie betekent dit een extra reistijd van circa 7 minuten. Extra kosten voor de transportsector zijn niet uit te sluiten, maar de routes voor bevoorrading dienen door gebruikers opnieuw te worden bekeken, waarmee omrijafstand en omrijtijd kunnen worden beperkt.

De (omrij)route voor bevoorradingsverkeer loopt ofwel gelijk aan de route voor het

algemene autoverkeer, namelijk via de oostelijke onderdoorgang van de Oostertoegang (doorrijhoogte 3,2 m.) – De Michiel De Ruytertunnel (doorrijhoogte 4,0 m.) – de westelijke onderdoorgang van de Westertoegang (doorrijhoogte 4,0 m.), ofwel voor de grotere vrachtwagens via dezelfde route als die touringcars volgen, namelijk via de Oosterdoksstraat en de Oosterdoksdoorgang (doorrijhoogte 4,0 m.) richting de De Ruyterkade.

Wat betreft de opmerking over de juistheid van het verkeersonderzoek, de gebruikte verkeersgegevens en –modellen wordt het volgende opgemerkt.

In de modelberekeningen van het verkeersmodel Amsterdam (VMA) is distributieverkeer geen aparte categorie, maar valt dit verkeer onder de categorie gemotoriseerde verkeer. Op basis van de verkeersanalyses uit VMA is de doorstroming op het wegennet van de binnenstad getoetst op onder meer oversteekbaarheid en doorstroming. Daaruit blijkt dat deze aspecten aan de gestelde randvoorwaarden van de gemeente Amsterdam voldoen.

Over de afweging van eventuele effecten bij een calamiteit in de De Ruytertunnel wordt verwezen naar de beantwoording die ten aanzien van zienswijze 2 sub i van deze Nota van Beantwoording is opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegronde te verklaren.

b. Leefbaarheid en luchtkwaliteit

De knip leidt tot meer bevoorradingsverkeersbewegingen en heeft nadelige consequenties voor de luchtkwaliteit en de leefbaarheid.

Gemeentelijke reactie

De gevolgen van de knip voor verkeersstromen en eventuele, daaruit volgende consequenties voor de luchtkwaliteit zijn in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan onderzocht (Rapportage 'Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk', M+P, 31 juli 2015, laatst gewijzigd 30 september 2015, zie eerder in deze Nota van Beantwoording). De resultaten geven aan dat het plan, inclusief de knip, niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Voor de details kan worden verwezen naar het hoofdstuk luchtkwaliteit in de plantoelichting, als ook naar betreffend rapport dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd.

Daarmee is een voldoende afweging gemaakt. De gevolgen voor luchtkwaliteit en leefbaarheid zijn zodanig gering, dat van een aanvaardbaar leefklimaat sprake zal

blijven en er geen aanleiding is om van de knip af te zien.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

c. Verkeersveiligheid

De knip zal voor veel vertraging zorgen van bevoorradings- en transportverkeer. De verkeersveiligheid in de binnenstad is niet gebaat bij langdurige aanwezigheid van vrachtverkeer, vooral tijdens venstertijden en fietsspits in de stad.

Gemeentelijke reactie

Het is onvermijdelijk dat er vrachtverkeer voor bevoorrading de binnenstad aandoet. Zoals hierboven onder a en b opgemerkt zijn de gevolgen van de knip met betrekking tot verkeersbewegingen en effecten voor luchtkwaliteit onderzocht en zijn deze aanvaardbaar bevonden en blijkt daaruit niet dat er onaanvaardbare belemmeringen uit voortvloeien.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het plan. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

9. **Victoria Hotel C.V., handelend onder naam van "Park Plaza Victoria Hotel", "Haarlemsch Koffiehuis", en "Espressamente Illy", en Victoria Monument B.V., handelend onder de naam "art'otel amsterdam" en "Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. (pphe)**

Adressant brengt met één brief zienswijzen in over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit. Op beide wordt in het onderstaande ingegaan.

a. Laad-en los faciliteiten

- i. Adressanten menen dat de passages over de 'Martelaarsgracht' en de 'Prins Hendrikkade midden' in hoofdstuk 14.7 (Laden en lossen) van de toelichting van bestemmingsplan moeten worden verduidelijkt. Er volgt nu onvoldoende uit de toelichting dat de huidige laad- en losfaciliteiten voor het art'otel amsterdam en Park Plaza Victoria Hotel gehandhaafd blijven en deze toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer.

- ii. Adressant menen tevens dat hoofdstuk 14.7 niet in lijn is met de daadwerkelijke situatie. De verwijzing naar "de uitbreiding van het Victoriahotel" in de tweede paragraaf is onjuist, dit moet vervangen worden door "art'otel amsterdam". Tevens is de beperking door de venstertijden onjuist en in strijd met nummer 7(k) van het ontwerp verkeersbesluit. De beschikbaarheid van de laad- en losplek voor Martelaarsgracht 5 is niet beperkt in tijd. Adressant verzoekt om aanpassing van de genoemde punten in het ontwerpbestemmingsplan.
- iii. Venstertijden dienen te worden gedefinieerd in het ontwerpbestemmingsplan conform de venstertijden zoals weergegeven in het ontwerp verkeersbesluit, te weten van 07.00 - 11.00 uur.
- iv. Conform eerder gemaakte afspraken verzoekt adressant om bebording ter hoogte van de percelen Prins Hendrikkade 34 en 46 voor het aanwijzen van de gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen en personen in verband met de mogelijkheid voor het halteren van taxi's.
- v. Het ontwerpbestemmingsplan moet worden aangevuld met de toezegging gedaan door de gemeente aan adressant dat laden en lossen in het geval van dringende redenen ook buiten venstertijden toegestaan is.
- vi. Adressant wijst er eveneens op dat de geplande laad- en losplekken op de stoep op de Prins Hendrikkade ter hoogte van nummer 34 een gevaarlijke verkeerssituatie oplevert. De leveranciers van adressant, zo'n 15 per dag, moeten zich met hun waar een weg banen door de continue stroom fietsers die over de Prins Hendrikkade.

Gemeentelijke reactie

Ad i, ii en iii.

Adressant maakt een terechte opmerking over de tekst en bijbehorend kaartje in hoofdstuk 14.7 van de plantoelichting. Betreffend hoofdstuk 14.7 is naar aanleiding van de zienswijze geactualiseerd. De concrete venstertijden worden niet geregeld in het bestemmingsplan, daar deze nader worden geregeld in het verkeersbesluit.

Ad iv e.v.

Het bestemmingsplan voorziet erin dat op het hele autovrije deel van de Prins Hendrikkade in het hele gebied geladen en gelost kan worden. Er worden geen vaste

plekken aangewezen. Bebording voor laad- en losplaatsen wordt alleen geplaatst bij vaste plekken die continue beschikbaar zijn.

Het verkeersbesluit geeft een nadere regeling, met de aanwijzing van het gebied als voetgangersgebied d.m.v. het verkeersbord model G7 zône, waarbij is bepaald dat op de Prins Hendrikkade, het gebied gelegen tussen de Martelaarsgracht en het Damrak, laden en lossen is toegestaan vanaf de Martelaarsgracht van 07.00 – 11.00 uur. Daarbij is een uitzondering opgenomen voor bepaalde plekken (niet op de daarvoor aangewezen verplichte fietspaden via een verkeersbord G11, niet op de trambaan via een verkeersbord G15 en niet op de d.m.v. verkeersbord G7 aangewezen voetpaden). In geval van dringende noodzaak kunnen ondernemers een ontheffing aanvragen voor laden en lossen buiten de venstertijden. Zie voor over de regeling op Prins Hendrikkade midden, tevens de beantwoording eerder in deze Nota van Beantwoording onder 6 sub d onder i.

Met betrekking tot de veiligheid van de laad- en losregeling wordt opgemerkt dat deze oplossing in het maaiveldontwerp is opgesteld op verzoek van adressant.

Laden en lossen gebeurt in het voetgangersgebied nabij de Hasselaersteeg. Afrijden gaat weer kruisend over het fietspad naar de calamiteitentrambaan en dan verder naar het oosten, over de voetgangersroute van de Rode Loper. Laden en lossen gebeurt alleen tijdens venstertijden (tussen 7.00-11.00).

De gemeente is van mening dat het uiteindelijk veiliger is om enkele malen met een vrachtwagen het fietspad over te steken dan heel veel keren met laad- en loskarren. De oversteekplekken voor het kruisende vrachtverkeer zijn zodanig gekozen dat wachtende fietsers voor de kruisingen geen last hebben van de vrachtwagens. Alternatieve routes worden voorkomen door de plaatsing van straatmeubilair en noodzakelijke masten zodat er maar één mogelijke route over blijft.

Indien laden en lossen buiten de venstertijden nodig is kan gebruik gemaakt worden van de laad- en losplekken op de Martelaarsgracht of, in dringende gevallen zoals hierboven beschreven, kan dat met een ontheffing op het trottoir.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen, behalve dat de tekst en bijbehorend kaartje in hoofdstuk 14.7 worden aangepast. Nu dit alleen een aanpassing van de plantoelichting betreft, leidt dit niet tot een wijziging van het bestemmingsplan in formeel juridische zin. Voorgesteld wordt de zienswijze voor zover gericht op het ontwerpbestemmingsplan ongegrond te verklaren.

Voor zover de ambtshalve aanpassing van de laad- en losregeling tot wijziging van het verkeersbesluit leidt vloeit deze niet voort uit deze zienswijze. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Taxi's

- i. Adressant meent dat hoofdstuk 4 (Het ruimtelijk kader) van het bestemmingsplan een onduidelijk beeld geeft van de uiteindelijke verkeersbestemming. Artikel 4.2.3 geeft als een van de uitgangspunten: "...een autovrij gebied tussen Damrak en Martelaarsgracht [onderstreping PPHE]." In artikel 4.2.5.1 wordt er een andere verwachting weergegeven, namelijk "... het gedeelte tussen Damrak en Martelaarsgracht, dat in dit bestemmingsplan een autoluwe verkeersbestemming zal krijgen [onderstreping PPHE]." Belanghebbenden stellen zich op het standpunt dat, de bewoording in art. 4.2.3 in lijn wordt gebracht met art. 4.2.5.1 en dat eveneens duidelijk wordt gemaakt in hoeverre
- ii. Daarnaast meent de adressant dat de afspraak is gemaakt dat taxi's ten alle tijden passagiers in- en uit kunnen laten stappen voor de ingangen van art'otel amsterdam en Park Plaza Victoria Hotel en dit niet is opgenomen in de ontwerpplannen. Belanghebbenden hebben reeds in de voorbereidende fase van het ontwerpbestemmingsplan aangegeven dat zij onevenredig worden belemmerd in de uitoefening van hun bedrijven indien gasten niet voor de ingangen kunnen in- en uitstappen. Daartoe hebben adressanten onder meer het volgende aangevoerd:
 - o Minder valide gasten moeten op dezelfde wijze, of in ieder geval niet op een wijze die meer bezwaarlijk voor hen is, de ondernemingen van Belanghebbenden kunnen bezoeken; en
 - o Park Plaza Victoria Hotel en art'otel amsterdam, respectievelijk 4 en 5 sterren hotels dienen voor de standaarden van hun dienstverlening gasten een taxi in- en uitstaptelek aan te bieden welke direct voor de ingang van de hotels is gelegen.

Gemeentelijke reactie

Er kan te allen tijde gebruik gemaakt worden van de laad- en losplaatsen aan de Martelaarsgracht. De openbare ruimte binnen de knip is autovrij. De PPHE group kan een ontheffing aanvragen om te kunnen rijden en laden en lossen op de trambaan op het calamiteitenspoor. Parkeren is niet toegestaan.

Conclusie

Met bovenstaande regeling wordt voldoende aan de wensen en belangen van adressanten tegemoet gekomen. Voorgesteld wordt de zienswijze

ongegrond te verklaren.

c. Conclusie door pphe

Het is adressanten niet duidelijk in hoeverre zij op eerder gedane toezeggingen van de Gemeente mag vertrouwen, immers:

- i. de gemeente geeft in de ontwerpbesluiten onvoldoende invulling aan de toezeggingen die zij adressant heeft gedaan omtrent de bereikbaarheid van de door adressant gedreven ondernemingen;
- ii. het ontwerpbestemmingsplan is niet in lijn met het ontwerp verkeersbesluit;
- iii. de ontwerpbesluiten zijn niet in lijn met het maaiveldontwerp en
- iv. de gemeente geeft onvoldoende invulling aan de risico's van verkeersveiligheid die adressant meermaals hebben opgeworpen.

Gemeentelijke reactie

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de voorgaande reacties op deze zienswijze. De tekst in de plantoelichting wordt gecorrigeerd. Het ontwerp verkeersbesluit zal, om andere reden dan adressant aanvoert, worden gewijzigd. Beide besluiten sluiten aan op de inhoud van het maaiveldontwerp.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

10. [REDACTED]: zienswijze naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan.

Adressant heeft [REDACTED], met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit. Beide komen voor een groot inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 in deze Nota van Beantwoording. Daarnaast hebben veel bewoners, [REDACTED], ook zelf zienswijzen ingediend die voor een deel gelijkluidend zijn.

Gemeentelijke reactie

Verwezen kan worden naar de beantwoording die bij onderdeel 1 van deze Nota van Beantwoording is opgenomen.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

**[REDACTED], [REDACTED]: zienswijze
naar aanleiding van het ontwerp verkeersbesluit**

De met betrekking tot het ontwerp verkeersbesluit door adressant ingebrachte zienswijzen komen voor een groot deel overeen met de zienswijzen die hij met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan heeft ingediend, welke op hun beurt overeenkomen met de zienswijze als genoemd onder 1 in deze Nota van Beantwoording. Voor zover in de zienswijze onderdelen zijn opgenomen die niet in de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan aan de orde kwamen, komen deze overeen met de zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit van adressant van zienswijze 1.

Daarnaast hebben veel bewoners, [REDACTED], ook zelf zienswijzen ingediend die voor een deel gelijkluidend zijn.

Onderstaand wordt ingegaan op de onderdelen die ter aanvulling daarop naar aanleiding van het ontwerp verkeersbesluit zijn aangevoerd.

a. Extra reistijd door knip

Adressanten menen dat, behalve dat hun woningen minder bereikbaar worden door de vele toeristen en het inkorten van de ventweg, door de invoering van de knip ook extra reistijd te verwachten is tot aan de woningen.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan en het verkeersbesluit leiden niet tot extra toeristen.

De ventweg is ten opzichte van de huidige situatie verkort om meer ruimte te maken voor voetgangers, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de St. Nicolaaskerk een zichtbare plek aan de Prins Hendrikkade te geven. Auto's kunnen daardoor inderdaad niet meer tot voor de deur komen, maar 50 meter verderop. Dit is een acceptabele loopafstand in hoogstedelijk gebied.

Er zal sprake zijn van extra reistijd. Doordat de Prins Hendrikkade-oostzijde eenrichtingverkeer wordt neemt de reistijd tijdens de avondspits uit oostelijke richting 3-5 minuten langer worden en uit westelijke richting 8-10 minuten.

Deze extra reistijd achten wij aanvaardbaar, mede gezien de hoogstedelijke situatie. Tegenover de langere reistijd staat voorts een verbetering van het woon- en leefmilieu omdat een vermindering van verkeersoverlast wordt gerealiseerd door het instellen van eenrichtingverkeer, het wordt rustiger. Door de nieuwe inrichting van de openbare ruimte waarbij het wegverkeer verder van de woningen is gelegen dan nu neemt de geluidhinder af. Daarnaast is er door de knip er geen kruisend verkeer meer bij het Damrak/Prins Hendrikkade waardoor er minder wachtend autoverkeer zal zijn.

Conclusie

De reistijd neemt weliswaar toe, maar dit leidt niet tot een onevenredig nadeel.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Alternatieven voor touringcar halteplaatsen

Adressanten menen dat alsnog een zorgvuldige afweging van de alternatieven dient plaats te vinden voor de plannen kunnen worden vastgesteld. Eén van deze alternatieven is een uitgewerkt alternatief plan van de ondernemers zelf. Hierin komen de bussen op een aangepast Prins Hendrikplantsoen, voor het Victoria bij de bestaande bootopstapplaatsen. Ook zijn er, samen met andere bewoners, eerder alternatieven aangedragen om voldoende capaciteit voor halteren te regelen, zoals:

- i. Behoud busstation op het stationsplein aan de oostzijde, waarbij de bussen dan aan de rechterzijde langs de trams kunnen rijden, daar een halve draai maken om vervolgens weer het platform te kunnen verlaten via de oostzijde. Dit heeft bovendien als voordeel dat de ruimte gebruikt kan (blijven) worden bij evenementen (zoals bijvoorbeeld Sail, Koningsdag, calamiteiten als uitval van treinen) en gebruikt kan blijven worden voor de bevoorrading van de diverse winkels in en om het station.
- ii. De oude brug voor het Double Tree hotel.

Gemeentelijke reactie

In 2010 heeft de Kamer van Koophandel, in samenwerking met het Toeristisch Platform Binnenstad, een alternatief inrichtingsplan met extra touringcarplaatsen langs de Prins Hendrikkade en het Prins Hendrikplantsoen aan het bestuur voorgelegd. Het door ondernemers aangedragen alternatief van halteren van bussen op het Prins Hendrikplantsoen is in dat verband voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC) op 18 januari 2011. De CVC is het gemeentelijk toets- en adviesteam voor alle voorgenomen verkeersplannen in de stad. De CVC toetst de ontwerpen onder meer op verkeerstechnische uitvoerbaarheid en verkeersveiligheid. De CVC adviseerde destijds negatief met name vanwege de verwachte negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid (van met name fietsers en voetgangers) en verslechterde doorstroming. Daarnaast doet het alternatief afbreuk aan het ontwerp van Stationseiland, waar een knip in de Prins Hendrikkade is gepland ten behoeve van een autovrij Prins Hendrikplantsoen. Dit alternatief is op basis van dit negatieve advies afgewezen.

Het voormalig busstation op het stationsplein oostzijde is conform de geplande herinrichting inmiddels verwijderd. De brug bij het Double Tree hotel is in het kader van de herinrichting van het Oosterdokseiland als een voetgangersbrug ingericht.

De gemeente heeft los van de voorkeur voor de onderhavige locatie, die geschikt en aanvaardbaar wordt geacht, diverse alternatieven bekeken en blijft nieuwe alternatieven ter verdere spreiding en verbetering onderzoeken. Verwezen wordt op dit punt naar de elders in deze Nota van Beantwoording gegeven reactie onder 1, sub b, d en m.

Conclusie

Er heeft met betrekking tot de onderhavige halteerlocaties in het plangebied wel degelijk een zorgvuldige afweging plaats gevonden. Daarbij zijn ook alternatieven aan de orde geweest zoals hierboven en elders in deze Nota van Beantwoording nader is toegelicht. Er bestaat geen aanleiding de keuze voor de onderhavige locaties naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen te heroverwegen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Wob verzoek

Hierbij plaatst adressant in dit kader ook graag nog een kritische kanttekening bij zijn in het verleden gedane verzoek om hem met beroep op de Wet openbaarheid bestuur alle stukken te doen toekomen die met de besluitvorming te maken hebben gehad. Het voornoemde advies (m.b.t. het voorstel van de ondernemers voor halteren op het Prins Hendrikplantsoen) zat niet bij de overhandigde documenten. Adressant vraagt zich dan ook ten eerste af of dit advies wel meegenomen is bij de in zijn ogen toch al niet zorgvuldige afwegingen van belangen en alternatieven.

Gemeentelijke reactie

Los van het Wob verzoek, dat zich verder buiten de orde van het bestemmingsplan afspeelt, laat bovenstaande reactie onder d zien dat ook het door adressant bedoelde alternatief wel degelijk is afgewogen.

Conclusie

Naar het oordeel van de gemeente heeft wel degelijk een zorgvuldige afweging plaatsgevonden, waarbij ook alternatieven zijn afgewogen en waar tevens bewoners mede zijn betrokken. De onderhavige is ruimtelijk en ook vanuit verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar bevonden. Belangen van omwonenden zijn niet onevenredig geschaad. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Planschade

Adressant meent dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

Gemeentelijke reactie

In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het verkeersbesluit geen planschade veroorzakend besluit is als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Een bestemmingsplan is wel als zodanig benoemd. Het opstellen van een bestemmingsplan houdt echter niet zonder meer de verplichting in een planschaderisicoanalyse te doen. Wel brengt een zorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming over het bestemmingsplan mee, dat de financieel uitvoerbaarheid daarvan wordt onderbouwd. In dat verband kan een planschaderisicoanalyse behulpzaam zijn.

Het onderwerp planschade is door meerdere adressanten aan de orde gesteld en daarom wordt verwezen naar de eerdere beantwoording in deze Nota van Beantwoording onder 1 sub r. Ter aanvulling daarop het volgende.

Geconcludeerd is dat terecht is opgemerkt dat in de paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid een beoordeling van mogelijk planschaderisico ontbreekt. Er is intussen alsnog een onderzoek gedaan.

In het onderzoek zijn de gevolgen van het bestemmingsplan beoordeeld met name voor: de parkeergarages P1 en Barbizon (in verband met de te wijzigen verkeersstructuur) ; het Victoriahotel en de rondvaartredederijen (in verband met het uitgraven van de middenkom van het Open Havenfront en de aanleg van een ondergrondse fietsparkeerkelder daaronder) en de horecaondernemers aan de Prins Hendrikkade (in verband met het beperken van bebouwde terrassen in de openbare ruimte). De algemene conclusies van het rapport zijn echter ook voor de bewoners van toepassing.

Voor de vergelijking van het huidige en nieuwe planologische regime is gekeken naar eventuele 'indirecte schade' (schade die zich voordoet indien in de omgeving van het te beoordelen object ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van dat object, zoals verlies van uitzicht of privacy) en 'directe schade' (schade die zich in het algemeen voordoet als de aanwendingsmogelijkheden van het eigen perceel worden beperkt).

Van indirecte schade blijkt geen sprake, omdat onder het huidige planologische regime van de bouwverordening alles al mag en het bestemmingsplan geen benadeling veroorzaakt. Van directe schade blijkt, ondanks dat het gebruik in sommige gevallen enigszins wordt beperkt, evenmin sprake.

Voor zover bovenstaande vergelijking voor bewoners wordt toegepast in verband met de gevolgen van o.a. de touringcarhalteerlocatie voor de deur, geldt het

volgende. In de bestaande situatie bestaat het gebied waar de haltes zijn geprojecteerd ook al uit verkeersareaal. Zowel in het huidige planologische regime (bouwverordening) als in het nieuwe bestemmingsplan, waarin de feitelijke situatie van verkeersareaal de bestemming verkeer – 1 heeft gekregen, is het halteren van bussen reeds toegestaan (mits daarin voor zover nodig doormiddel van een verkeersbesluit is voorzien). Daarin verandert niets. Voorheen waren op de locatie haltes voor een aantal lijnbussen in functie. Nu, sinds twee jaar zijn er tijdelijk 5 halteplekken voor touringcars gevestigd.

Conclusie

De conclusie die op grond van het alsnog uitgevoerde onderzoek voor bewoners kan worden getrokken is dat het risico op planschade nihil is. Het bestemmingsplan is ook op dat punt financieel uitvoerbaar. De plantoelichting wordt met de resultaten van de analyse aangevuld. Aangezien de toelichting formeel geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit kan deze op zichzelf terechte zienswijze wat betreft dit aspect niet gegrond worden verklaard. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegron te verklaren.

11. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid. Adressant draag alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen.

Tot slot maakt adressant bezwaar tegen het aanplanten van meerdere bomen ter hoogte van de [REDACTED].

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerpverkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van

deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

12. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

In deze zienswijze worden drie onderwerpen naar voren gebracht, die met name het gebied ter hoogte van [REDACTED] betreft: het inkorten van de ventweg; de touringcarhaltes voor de deur en de plaatsing van bomen.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

13. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant sluit zich aan bij de zienswijze die door [REDACTED] [REDACTED] over het ontwerpbestemmingsplan zijn ingebracht. Zijn reactie moet als aanvulling daarop worden gezien.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED]

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning; de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draag alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de

deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen. Adressant maakt bezwaar tegen het aanplanten van meerdere bomen ter hoogte van de [REDACTED] met de volgende argumenten: De bomen zijn historisch niet authentiek; ze zijn onveilig; ze ontnemen het uitzicht en zonlicht; conflicten met glasbewassing- en verhuisinstallaties en afnemende bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerpverkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

14.

Adressant heeft één brief met zienswijzen ingediend over het ontwerpbestemmingsplan. Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid. Daarnaast maakt hij bezwaar tegen het plaatsen van bomen.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp

verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

15. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draag betere alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerpverkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

16. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn

woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draagt alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerp verkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

17. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke maar nagenoeg identieke zienswijzen ingediend. De eerste gaat over het ontwerpbestemmingsplan de tweede over het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

18.

heeft met twee afzonderlijke maar nagenoeg identieke zienswijzen ingediend. De eerste gaat over het ontwerpbestemmingsplan de tweede over het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen .

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

19.

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen .

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draag alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de , te heroverwegen, of

tenminste, uit te stellen.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerp verkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

20. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED]

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draag alternatieven aan voor touringcar halteerlocaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerp verkeersbesluit dat de achtergrond van het verkeersbesluit niet duidelijk is en dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van

deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

21. [REDACTED]

[REDACTED] met twee afzonderlijke brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

Adressant draag alternatieven aan voor touringcar halteer locaties. Adressant verzoekt concluderend de besluitvorming over in het bijzonder de zeven halteerplekken voor touringcars voor zijn woning, voor het Barbizon hotel, de Nicolaas basiliek en voor de deuren van de appartementen op de [REDACTED], te heroverwegen, of tenminste, uit te stellen.

Adressant meent in de zienswijze over het ontwerp verkeersbesluit dat de gemeente eerst de planschade voor de eigenaren van de 74 appartementen moet bepalen, alvorens over te gaan tot het nemen van het voorliggende verkeersbesluit.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

22. [REDACTED]

Adressant heeft met twee afzonderlijke, maar gelijklopende brieven zienswijzen ingediend over zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteerplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de

appartementen [REDACTED].

De argumentatie van voornoemde onderwerp komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

23. [REDACTED]

Adressant heeft één brief met zienswijzen ingediend over het ontwerpbestemmingsplan.

Adressant richt zich tegen de plaatsing van zeven halteplekken voor touringcars langs de Prins Hendrikkade ter hoogte van het hotel Barbizon Palace, de St. Nicolaaskerk en de appartementen [REDACTED].

In dat verband maakt hij zich zorgen over de balans in de stad, de bereikbaarheid van zijn woning, de toename van overlast voor de deur, de gezondheid in verband met verslechterde luchtkwaliteit en de veiligheid.

De argumentatie van voornoemde onderwerpen komt inhoudelijk overeen met de zienswijze als genoemd onder 1 en 10 in deze Nota van Beantwoording.

Gemeentelijke reactie

Adressant brengt geen nieuwe onderwerpen of argumenten in. Voor de beantwoording van deze zienswijze, als ook voor de conclusies wordt verwezen naar onderdeel 1 en 10 van deze Nota van Beantwoording.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit ongegrond te verklaren.

24. Wieringa Advocaten, namens Touristbus Amsterdam B.V., Amsterdam Sightseeing B.V., Keytours Excursions B.V. en Lindbergh Excursions Amsterdam B.V.

Adressant heeft op 3 november 2015 een zienswijze tegen het ontwerpverkeersbesluit ingediend. Dit is buiten de termijn. Adressant heeft, ondanks verzoek daartoe, geen bijzondere omstandigheden voor deze termijnoverschrijding kenbaar gemaakt.

Conclusie

Voorgesteld wordt de zienswijze niet-ontvankelijk te verklaren.

Conclusie

In het voorgaande is op de ingediende zienswijzen naar aanleiding van zowel het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerp verkeersbesluit ingegaan en is op de zienswijzen een gemeentelijke reactie gegeven. Een aantal van de ingebrachte zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor zover deze aanpassingen betrekking hebben op de plantoelichting houdt dat geen formeel juridische wijziging in en leidt dat niet tot gegrondverklaring van betreffende zienswijzen. Een aantal wijzigingen betreffen de planregels en in welk geval dat wel leidt tot een formeel juridische wijziging van het bestemmingsplan en gegrondverklaring van betreffende zienswijzen. Geen van de zienswijzen geeft aanleiding voor aanpassing van de verbeelding.

De zienswijzen over het ontwerp verkeersbesluit hebben niet tot aanpassing van het verkeersbesluit geleid en daaruit volgend tot ongegrondverklaring van betreffende zienswijzen. Wel zijn enkele ambtshalve wijzigingen aan de orde.

In de Nota's van Wijzigingen (voor beide voorliggende besluiten één) is overzichtelijk weergegeven welke wijzigingen in de beide besluiten worden voorgesteld.

BIJLAGEN