



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

**Nota van Beantwoording
zienswijzen
bestemmingsplan
Stationseiland**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 19-12-2013, NR. 252 / 1123
DE RAADSGRIFFIER,



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

**Nota van Beantwoording
zienswijzen
bestemmingsplan
Stationseiland**

Colofon

Opdrachtgever	Projectbureau Zuidelijke IJoever
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, Projectmanagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
Datum	18 december 2013

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 29 mei 2013 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland heeft met ingang van 30 mei 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen.

Behandeling zienswijzen

1.1 Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1	Straatman Koster Advocaten namens P1 Parking Amsterdam Centre B.V.	Postbus 717 3000 AS Rotterdam	27 juni 2013
2	NS Stations	Postbus 2534 3500 GM Utrecht	10 juli 2013
3	Wieringa Advocaten namens rederij Lovers	Postbus 10100 1001 EC Amsterdam	11 juli 2013
4	Van Doorne Advocaten namens Rederij P. Kooij B.V.	Postbus 75265 1070 AG Amsterdam	11 juli 2013
5	Wieringa Advocaten namens Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.	Postbus 10100 1001 EC Amsterdam	11 juli 2013
6	Persoon A	-	12 juli 2013

Overeenkomstig artikel 3.8 Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend. Buiten de termijn van tervisielegging zijn geen zienswijzen ontvangen.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

a. Stadshartlus en de veiligheid van voetgangers

Adressant merkt n.a.v. de tekst in paragraaf 4.2.2 van de plantoelichting op, dat het weergegeven motief voor de gemeente voor de stadshartlus en de voorgenomen knip - het creëren van een veilig oversteekgebied voor voetgangers van en naar het Stationseiland – niet opgaat. Voetgangers zullen ter plaatse nog steeds moeten kruisen met vele, verschillende verkeerssoorten en er zal dus geen sprake zijn van een exclusief voetgangersgebied. En, als er dan toch sprake blijft van met voetgangers kruisend verkeer, is het volgens adressant passend om ook verkeer vanaf het Damrak de mogelijkheid te bieden linksaf te slaan naar de P1 garage, zoals eerder d.m.v. een linksaffer (terecht) was geregeld in het SPvE Stationseiland uit 2001.

Beantwoording

Zoals in paragraaf 4.2.2 van de plantoelichting is weergegeven heeft de gemeenteraad op 18 februari 1998, nr. 100, besloten tot de aanleg van 'De grote Stadshartlus', waaronder het verkeersluw maken van de Prins Hendrikkade tussen Damrak en Martelaarsgracht (ook wel 'de knip' genoemd). Dit besluit is o.a. (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012. De knip verandert de verkeersstructuur op de Prins Hendrikkade ingrijpend en is noodzakelijk om de 'Grote Stadshartlus' te kunnen realiseren. Hierdoor zal er in de toekomst aanzienlijk minder verkeer over de Prins Hendrikkade gaan. De ruimte die hierdoor vrijkomt kan worden benut om het water van het Open Havenfront te vergroten en een beter verblijfsklimaat voor de voetganger te creëren. De nu op te stellen bestemmingsplannen in het stationsgebied geven uitvoering aan deze reeds genomen besluiten.

Het deel van de Prins Hendrikkade dat autoluw wordt gemaakt valt overigens buiten het gebied van dit bestemmingsplan. Dit deel valt in het aangrenzende plangebied van het eveneens in voorbereiding verkerende bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk.

Belangrijkste motief voor de Grote Stadshartlus is een voor de voetganger veilige en ongestoorde route van het Damrak naar het station en het IJ en vice versa. 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 geen regulier auto- en vrachtverkeer meer is toegestaan.

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. En met het op 14 maart 2012 vastgestelde

voorlopig ontwerp voor het Stationseiland en de Prins Hendrikkade is dit besluit wederom bekrachtigd. Geen linksaffer. Parkeergarage Centraal (P1) zal via de Westertoegang (zowel via de west- als de oostbuis) toegankelijk blijven en worden opgenomen in het centrale verkeersverwijzingssysteem.

Conclusie: de stelling dat voetgangers na uitvoering van de knip nog steeds vele verkeersstromen kruisen is onjuist. De uitvoering van de knip en het vervallen van de linksaffer is met meerdere raadsbesluiten bevestigd en daarmee een voldongen feit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Overzichtskaart stadshartlus

1. Het is adressant op basis van de overzichtskaart in de plantoelichting en de verbeelding onduidelijk of de zogenaamde IBIS-weg (oostbuis van de Westertoegang) geheel bestemd is voor Verkeer.

Beantwoording

De verbeelding van het bestemmingsplan is leidend: ter plaatse van de IBIS-weg geldt de bestemming Verkeer – 2 (V-2), waarbinnen autoverkeer is toegestaan.

Conclusie: het bestemmingsplan biedt geen onduidelijkheid over de functie van de IBIS-weg.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Omwille van duidelijkheid doet adressant het verzoek om in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen dat voorafgaand aan de instelling van de knip en de realisatie van de andere voorziene infrastructurele wijzigingen de huidige – door adressant benoemde – beschikbare routes berijdbaar moeten blijven.

Beantwoording

Voor zover adressant hier doelt op de feitelijke realisatie van de voorgenomen herinrichting van het Stationsgebied en de knip, is het bestemmingsplan niet het geschikte instrument om dat te regelen. Wel gebruikt de gemeente Amsterdam hiervoor het uitvoeringsinstrument 'BLVC plan', waarin bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering worden geregeld. Hierin zal ook aandacht zijn voor de eventueel noodzakelijke tijdelijke verkeersroutes. Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is niet van omstandigheden gebleken die op voorhand aanleiding geven voor de verwachting dat de uitvoering op problemen zal stuiten.

Conclusie: het bestemmingsplan is niet het instrument om uitvoeringszaken te regelen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Open Havenfront

Adressant merkt op dat het Open Havenfront pas verbreed kan worden als het nieuwe bestemmingsplan Stationseiland Stadszijde wordt vastgesteld. Hierbij wordt gemeend dat het voornemen om het Open Waterfront te vergroten, conflicteert met de ruimtelijke reservering voor de linksaffer voor het verkeer naar de P1 parkeergarage

waarop P1 aanspraak maakt en die was opgenomen in de SPvE Stationseiland 2001.

Beantwoording

Het vergroten van het Open Havenfront is gepland in zuidelijke richting en zal ten koste gaan van het verkeersareaal ter plaatse van de Prins Hendrikkade tussen het Damrak en de Martelaarsgracht. Dit deel valt buiten het onderhavige plangebied. Het ruimtebeslag van deze eventuele maatregel valt in het plangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk. Ten overvloede wordt hier opgemerkt dat voor de linksaffer waar adressant op doelt geen ruimte-reservering nodig is, omdat de in eerdere plannen geprojecteerde linksaffer voor de P1 garage in nadere besluitvorming is komen te vervallen. Het vergroten van het Open Havenfront is een doelstelling, waarvan de eventuele uitvoering in genoemd aangrenzend bestemmingsplan door middel van een wijzigingsbevoegdheid indirect en onder voorwaarden mogelijk wordt gemaakt. Er blijft op dit deel van de Prins Hendrikkade wel voldoende ruimte gereserveerd om de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, laad- en losverkeer te garanderen. Deze invulling is conform de meest recente besluitvorming in het Voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade van 14 maart 2012.

Conclusie: de maatregelen waar adressant op doelt vallen buiten onderhavig plangebied. Overigens is de stelling onjuist: er is geen sprake van een conflict tussen de eventuele uitgraving van het Open Havenfront en de bereikbaarheid van de Prins Hendrikkade, er blijft voldoende ruimte over.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. IJzijde

Adressant mist in paragraaf 4.2.5 van de plantoelichting de aansluiting van de Oostertoegang naar de De Ruijterkade. Hiermee is het voor adressant onduidelijk of er rekening is gehouden met dit autoverkeer. Adressant vraagt zich daarnaast af op welke wijze de autodoorgang wordt aangesloten op het kruispunt De Ruijterkade – Westertoegang (Droogbak en de zogenoemde IBIS-weg).

Beantwoording

Paragraaf 4.2.5 beschrijft de herrotering aan de IJzijde, zoals deze er in de eindsituatie bij uitvoering van de knip uit ziet en waarmee de bereikbaarheid van het gebied en de verkeersafwikkeling worden geregeld. De verbindingen van Oostertoegang – De Ruijterkade - Westertoegang (zowel rechtstreeks via de Droogbak als via een U-turn via de Ibis-weg) zijn momenteel grotendeels uitgevoerd en in bedrijf en deels nog in uitvoering. De in de plantoelichting beschreven uitvoering van de herrotering is conform de eerdere besluitvorming in het Voorlopig maaiveldontwerp van 14 maart 2012. De zorg van adressant over de verkeersafwikkeling via de IJzijde wordt niet gedeeld.

Conclusie: er is in de planvorming en de verkeersonderzoeken die daaraan ten grondslag liggen voldoende rekening gehouden met de verkeersafwikkeling ten gevolge van de herrotering, ook ten aanzien van de kruisingen bij de Ooster- en Westertoegang. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. IJkade

Adressant vraagt zich af waarom er een fietspad in de oostbuis van de Westertoegang komt terwijl daarnaast een langzaam verkeer passage gebouwd is voor fietsers en voetgangers. Adressant meent dat het beter zou zijn deze vervoersmodaliteiten van elkaar gescheiden te houden.

Beantwoording

Vanwege het drukke fietsverkeer rondom het Centraal Station is in de onderliggende planvorming gekozen voor een fijnmazig netwerk om de drukke stromen fietsverkeer te spreiden. Het fietsverkeer vanaf de ponten aan het IJ naar de stad en vice versa kan via de Oostertoegang, de fietspassage door het stationsgebouw en de oostbuis van de Westertoegang plaatsvinden. Daarnaast wordt de doorgaande route langs het IJ gefaciliteerd door een verbetering van de langzaamverkeersroute langs de De Ruijterkade. Om reden van optimale spreiding is ervoor gekozen het fietsverkeer ook via de oostbuis van de Westertoegang te laten (blijven) plaatsvinden. Voor het scheiden van de modaliteiten is daar geen aanleiding.

Conclusie: een fietsverkeerroute ook via de oostbuis van de Westertoegang wordt nodig geacht voor een goed spreiding, voor het scheiden van modaliteiten is geen aanleiding. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

f. Taxistandplaats IJ-zijde

Adressant vreest voor problemen met taxi's in relatie tot de toegang tot de oostbuis van de Westertoegang. Adressant vraagt zich af hoe de gemeente ervoor zal zorgen dat taxi's de oostbuis van de Westertoegang niet blokkeren. Adressant meent dat in het bestemmingsplan moet worden geborgd dat er ter plaatse geen doorstromingsproblemen kunnen ontstaan en verzoekt de gemeente om een oplossing.

Beantwoording

De door adressant aangehaalde tekst uit paragraaf 4.2.10 van de plantoelichting geeft uitgebreid weer hoe de bereikbaarheid van de nieuwe (van de huidige locatie aan de zuidwest zijde van het stationsgebouw te verplaatsen) taxistandplaats wordt geregeld. Korthedshalve wordt naar deze uitleg verwezen. Het bestemmingsplan faciliteert de benodigde ruimte om het taxiverkeer soepel te laten verlopen. Ten opzichte van de huidige taxistandplaats is voor de nieuwe standplaats aan de IJzijde veel meer ruimte beschikbaar. Zo is er straks ruimte voor 32 plaatsen in plaats van 10 in de huidige situatie. Voor stagnatie bij het in- en uitrijden ter hoogte van de oostbuis van de Westertoegang hoeft op voorhand niet te worden gevreesd. Uiteraard zullen concrete verkeersmaatregelen als goede bewegwijzering e.d. de feitelijke doorstroming moeten bewaken en borgen, daarvoor is het bestemmingsplan niet het juiste instrument.

Conclusie: de vrees voor blokkades is niet terecht, er is voldoende ruimte voor een goede doorstroming.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

g. Stadshartlus /Autoverkeer

In paragraaf 6.3 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

Ruijterkade 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 heeft vernomen dat de gemeente afwijzend staat tegenover bovenstaande door adressant aangevoerde oplossing. Voor adressant opnieuw reden om aan te nemen dat de knip met de beperking van de aanrijroutes naar de garage en het westelijk deel van het centrum de bereikbaarheid op onaanvaardbare wijze beperkt.

Beantwoording

Het al dan niet openhouden van de Michiel De Ruijtertunnel bij werkzaamheden en calamiteiten is geen onderwerp dat in het kader van dit bestemmingsplan aan de orde is. De aanleg van de tunnel is reeds voorzien in vigerend bestemmingsplan Stationseiland. Het onderhavige bestemmingsplan herbevestigt de reservering voor de tunnel. Door middel van nog te nemen verkeersbesluiten wordt het gebruik van de tunnel nader geregeld, waaronder het al dan niet openhouden van tunnelbuizen tijdens onderhoud en calamiteiten. Bij betreffende verkeersbesluiten maakt de verkeersafwikkeling onderdeel uit van de afweging.

Overigens zij opgemerkt dat DIVV heeft kennisgenomen van het door adressant geleverde rapport en opmerkt inderdaad 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 voor DIVV 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.

Van toepassing bij deze vraag is het Bouwbesluit 2012, te weten: artikel 6.45 (Verkeerstechnische aspecten tunnelbuis), dat het volgende bepaalt:

- 1) Een op een wegtunnelbuis aansluitende rijbaan heeft een zelfde aantal rijstroken als de rijbaan in de wegtunnelbuis. Een eventuele wijziging van het aantal rijstroken buiten de tunnelbuis vindt op zodanige afstand van de tunnelbuis plaats dat geen onrustige verkeersbewegingen in de tunnelbuis door die wijziging kunnen optreden.*
- 2) In een wegtunnelbuis is geen tweerichtingsverkeer toegestaan.*
- 3) In afwijking van het tweede lid is tweerichtingsverkeer toegestaan indien is aangetoond dat eenrichtingsverkeer in verband met fysieke, geografische of verkeerstechnische omstandigheden niet mogelijk is en het tweerichtingsverkeer met voldoende veiligheidswaarborgen is omgeven.*
- 4) Bij toepassing van het in het derde lid bedoelde tweerichtingsverkeer, is de wegtunnelbuis in ieder geval voorzien van een systeem voor permanent toezicht en een systeem voor de afsluiting van rijstroken en is de toegestane maximumsnelheid ten hoogste 70 km per uur.*

Volgens DIVV past de tunnelbeheerder van de gemeente Amsterdam geen tegenverkeer in tunnels toe bij tunnels die onder de 'Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels' vallen. Die wet geldt voor nieuwe en gerenoveerde tunnels. De tunnelbeheerder wordt hiertoe verplicht door het Bouwbesluit 2012, artikel 6.45 lid 2. DIVV is van mening dat in het onderhavige gebied niet kan worden voldaan aan de uitzonderingseisen in lid 3.

Het onderhavige stedelijk gebied biedt alternatieve routes in de uitzonderlijke gevallen dat de tunnel niet of niet in beide richtingen beschikbaar is.

Daarnaast meent zij dat de kosten voor het realiseren van een met voldoende veiligheidswaarborgen omgeven mogelijkheid, uitgaande van het op dit moment geplande voorzieningenniveau in de tunnel, niet opwegen tegen de maatschappelijke baten.

Bij de onderhavige Michiel de Ruijtertunnel bekijkt DIVV nog wel of het mogelijk is de oost-westrichting bij onderhoud open te houden door bij werkzaamheden in de noordbuis, de zuidbuis open te stellen voor oost-westverkeer. Alleen west-oostverkeer kan in dat geval geen gebruik maken van de tunnel. Verder wordt onderhoud in principe gepland tijdens verkeersluwe periodes, waardoor de voordelen van het daarboven openhouden van de oost-westrichting, relatief klein zijn.

Belangrijk uitgangspunt is dat in stedelijk gebied altijd omleidingsroutes voorhanden zijn. Zo ook in de onderhavige omgeving. In het verkeersmanagementsysteem dat DIVV momenteel ter voorbereiding van de verkeersbesluiten voorbereidt wordt in beeld gebracht hoe de omrijroutes lopen als dat nodig is.

Conclusie: de afweging tot het eventueel afsluiten van tunnelbuizen tijdens werkzaamheden en calamiteiten betreft het feitelijk gebruik dat buiten het kader van dit bestemmingsplan, in nader te nemen verkeersbesluiten, wordt geregeld. Overigens zal de gemeente zich daarbij moeten houden aan de actuele regelgeving daaromtrent in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels en het Bouwbesluit 2012. De gemeente betreft in haar overweging dat er onvoldoende aanleiding is voor toepassing van artikel 6.45 lid 3, gelet op de beschikbaarheid van omrijroutes in de uitzonderlijke omstandigheden dat de tunnel in een of beide richtingen voor bepaalde tijd zou moeten worden afgesloten, en gelet op de onevenredig hoge kosten van beveiliging van de tunnelbuizen voor tweerichting verkeer. 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. Op voorhand wordt geen aanleiding gezien dat bij de ingebruikname van de tunnel de verkeersafwikkeling niet op aanvaardbare wijze kan worden gewaarborgd. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

h. Touringcars

Adressant heeft vernomen dat er sprake zal zijn van zes halteplekken en verzoekt de gemeente haar te garanderen, dat de inrit van de parkeergarage en de voetgangersingang zichtbaar, bereikbaar en vindbaar blijven na de realisatie van deze halteplaatsen.

Beantwoording

De door adressant bedoelde halteplaatsen liggen buiten het onderhavige plangebied. Wel maken ze deel uit van het aangrenzende plangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk. Daar vallen ze onder de bestemming Verkeer, waarbinnen busverkeer en halteplaatsen zijn toegestaan. De locatiekeuze is zo bepaald dat er binnen het verkeersareaal voldoende ruimte is, de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid niet door aan- en afrijdende bussen worden gehinderd. De feitelijke bebording en overige

uitvoeringsmaatregelen voor een goede doorstroming en voorkoming van hinder naar de omgeving, zijn overigens zaken die niet in het bestemmingsplan worden geregeld, maar bij de feitelijke uitvoering aan de orde komen.

Paragraaf 6.6 van de plantoelichting vermeldt in de bredere context van de omgeving van het plangebied dat in de stationsomgeving in totaal dertien halteplekken voor touringcars worden ingericht. Zes aan de Prins Hendrikkade west, ter hoogte van rederij Lovers, waar nu aan de overkant touringcars stoppen voor het Victoriahotel en zeven aan de Prins Hendrikkade oost, ter hoogte van de St. Nicolaaskerk, waar nu tijdelijk vijf halteplekken zijn ingericht die in de plaats zijn gekomen van de halteplekken aan het Damrak. Het gaat op beide plekken om kort halteren (ca. vijftien minuten).

Conclusie: de halteplaatsen voor touringcars maken geen deel uit van dit bestemmingsplangebied en worden hier verder buiten beschouwing gelaten. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. 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. Adressant voorziet namelijk problemen met de doorstroming ter plaatse, zoals eveneens als gevolg van het taxiverkeer.

Beantwoording

Paragraaf 6.8 van de plantoelichting gaat in op de wijze van bevoorrading van de stationsomgeving. 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 stroom 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 wel afgewikkeld via de oostbuis, net zoals nu het geval is. Met een specifieke laad- en losplek zodat het verkeer op de IBISweg door kan rijden.

Op bovengeschetste wijze is het bevoorradingsverkeer in het omgevingsgebied evenredig verdeeld en is met nadere reguleringsmaatregelen een goede uitvoering gewaarborgd. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt knelpunten oplevert.

Conclusie: de bevoorrading van het stationsgebied is voldoende geregeld, de vrees voor blokkades is onterecht.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

j. Parkeren

In paragraaf 6.9 zijn het adres van de parkeergarage en de capaciteit van de parkeergarage niet juist vermeld, adressant doet het verzoek om dit aan te passen (adres: Prins Hendrikkade 20a en capaciteit: 434 parkeerplaatsen).

Beantwoording

In de toelichting zullen de aanpassingen worden verwerkt.

Conclusie: de opmerking is terecht en de toelichting zal hierop worden aangepast. Aangezien de toelichting geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit wordt voorgesteld de zienswijze ongegrond te verklaren.

k. Verkeersonderzoek en resultaten onderzoek

1. De kern van de zorg van adressant betreft het toekomstige (gebrek aan) doorstroming van het verkeer over de 'omrijroute' en de bereikbaarheid van haar garage. Adressant vreest dat de bereikbaarheid van de garage als gevolg van het bestemmingsplan (en aansluitende bestemmingsplannen in het gebied), waarin de herinrichting (waaronder stadshartlus met de voorgenomen knip) wordt vastgelegd, zal verslechteren waardoor zij schade zal lijden.

Beantwoording

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is op basis van het actuele Amsterdamse rekenmodel (Genmod 2010) verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is integraal afgestemd met de verkeersonderzoeken voor de overige bestemmingsplannen die in de omgeving in voorbereiding zijn. Het betreft de bestemmingsplannen herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang (vaststellingsfase) Oosterdok west (vaststellingsfase) en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (ontwerpfase). Alle onderzoeken bouwen voort op de onderzoeken die eerder in verband met stadshartlus en de knip zijn uitgevoerd (waaronder het Onderzoek Verkeerscirculatie binnenstad 2020). Ofschoon de onderzoeken voor de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd met het meest actuele rekenmodel, wijken de resultaten niet significant af van de eerdere onderzoeken.

Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt 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.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Ter toelichting op het onderzoek en de wijze van totstandkoming van het verkeersonderzoek het volgende.

Rekenmodel

In Amsterdam worden verkeersberekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel GenMod. GenMod (General Model) is het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam, dat voor een breed scala van verkeers- en vervoersberekeningen ingezet wordt.

De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens die afkomstig zijn uit onder andere verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het

wegen- en openbaar vervoernet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen.

Het verkeersmodel GenMod is een vereenvoudigde, geschematiseerde weergave van de werkelijkheid. Een verkeersmodel kan inzicht geven in de huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen.

Voor het opstellen van de uitgangspunten van het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de beschikbare informatie binnen de gemeente Amsterdam.

De ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten in de basisprognoses van het GenMod zijn vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders op 19 januari 2011 en vastgelegd in het rapport 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, versie 1.2, 18 mei 2011. Voor de omringende gemeentes en de rest van Nederland wordt aangesloten op het verkeersmodel van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (Nieuw Regionaal Model Randstad 2010 - NRM).

Als basisjaar voor de verkeersstudies is gekozen voor het jaar 2008. In het metropoolgebied Amsterdam is een afspraak gemaakt dat de gemeentelijke modellen een tweejaarlijkse actualisatie kennen en dat de even jaren als uitgangspunten worden genomen voor actualisatie. Het model van het Rijk (het NRM) en het metropoolgebied worden elke vier jaar geactualiseerd. Door te kiezen voor het basisjaar 2008 wordt hier eveneens bij aangesloten. In 2010 is het verkeersmodel bijgewerkt met de meest recente invoer en volledig gekalibreerd (volledig herijkt). Het GenMod2010a is de vigerende versie van het model en is gekalibreerd op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030. De parameters en uitgangspunten van dit model zijn uitgebreid gedocumenteerd in de bijlagen van het verkeersonderzoek.

Verkeersdoorstroming, I/C waarden

In het onderzoek is gebruik gemaakt van zowel statische als dynamische verkeersmodellen om te onderzoeken of de uitvoering van dit bestemmingsplan, mede in relatie tot de ontwikkelingen in de omgeving, mogelijk leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Bijvoorbeeld door onvoldoende verkeersdoorstroming. Een dynamisch verkeersmodel laat bewegende verkeersstromen zien. Een statisch verkeersmodel doet dat niet, maar geeft alleen verkeersintensiteiten weer gedurende een bepaalde periode.

In casu is eerst met een statisch verkeersmodel gekeken naar de verkeersbelasting op de wegvakken en daar waar de verkeersbelasting hoog is, is nader ingezoomd met behulp van het dynamisch verkeersmodel. Met dit model is gekeken naar de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau. Op deze wijze wordt gezien of in een bepaalde situatie de verkeersdoorstroming betrouwbaar is. 'Betrouwbaar' betekent dat het autoverkeer zonder al te veel verstoringen (congestie) kan doorrijden. De mate van betrouwbaarheid kan worden uitgedrukt in de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg (het I/C-getal). Bij een I/C-verhouding van 0,9 of meer

kan een kleine verstoring in het verkeer tot een problematische verkeersafwikkeling leiden. Indien de I/C-verhouding kleiner is dan 0,7 kan het verkeer te allen tijde goed doorstromen. Kruispunten zijn vaak bepalend voor de I/C-verhouding van een weg. Deze normen zijn vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten dat door de gemeenteraad op 11 mei 2005 is vastgesteld.

De conclusie van het onderzoek voor het onderhavige bestemmingsplan is dat het verkeersaanbod in twee varianten - zowel met één- als met tweerichtingsverkeer op de Martelaarsgracht (inmiddels is tot de tweerichtingenvariant besloten) - bij alle doorgerekende kruispunten, bij het voorliggende profiel met een starre regeling¹ verwerkt kan worden en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om te doorstroming te bevorderen.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het enkel uitlichten van een I/C-waarde en daar de conclusie aan te verbinden dat er sprake is van onvoldoende doorstroming, niet juist als ook onvolledig is. Daar waar op wegvakken een I/C verhouding van 80% of hoger optreedt wordt met behulp van een nadere kruispuntenanalyse bepaald of de afwikkelingskwaliteit op deze locaties wel voldoende geborgd is ofwel betrouwbaar is. Uit alle kruispuntenanalyses blijkt dat het verkeer op de onderzochte locaties op voldoende wijze kan worden verwerkt en dat nadere maatregelen niet nodig zijn.

2. Adressant merkt op dat indien de ruimtelijke reservering voor de linksaffer op het Damrak naar de garage uitsluitend voor het verkeer naar/van de P1 garage zou worden uitgevoerd, zich geen problemen zullen voordoen.

Beantwoording

Zoals de beantwoording hierboven onder J.1 weergeeft, toont het verkeersonderzoek aan dat nergens knelpunten in de bereikbaarheid en de doorstroming zijn te verwachten. De in eerdere plannen geprojecteerde linksaffer voor de P1 garage is in nadere besluitvorming komen te vervallen. Bepalend is daarbij onder meer geweest dat de P1 garage via de overige aan- en afrijroutes voldoende bereikbaar blijft. Zie ten aanzien van de linksaffer ook de beantwoording onder a.

Conclusie: op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek zijn geen knelpunten te verwachten. Het vervallen van de linksaffer staat niet meer ter discussie.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Adressant merkt op dat in het onderzoek 'Verkeerscirculatie binnenstad 2020' is opgenomen dat er onzekerheid bestaat over de exacte effecten van de toename van het verkeer waaronder de toename en de doorstroming van het

¹ Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen

verkeer achter het Centraal Station.

Het is adressant niet duidelijk in hoeverre het verkeersonderzoek voor het voorliggende bestemmingsplan aansluit bij het hiervoor aangehaalde onderzoek 'Verkeerscirculatie Binnenstad 2020'.

Beantwoording

Zoals eerder bij de beantwoording onder k is opgemerkt is voor dit bestemmingsplan een actueel verkeersonderzoek uitgevoerd dat aansluit op de eerdere onderzoeken. Geconcludeerd wordt dat ondanks het feit dat bij het actuele verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan, waaraan dezelfde uitgangspunten ten grondslag hebben gelegen als het onderzoek voor de verkeerscirculatie binnenstad, met het meest actuele rekenmodel is gewerkt, de resultaten niet significant afwijken van de voorgaande onderzoeksresultaten. De resultaten van beide onderzoeken komen weliswaar niet exact met elkaar overeen, maar van belang is dat de uitkomsten in beide onderzoeken positief zijn.

Conclusie: het verkeersonderzoek sluit aan op eerder onderzoek. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Adressant merkt op dat uit het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan blijkt dat de doorstroming op een aantal wegvakken behoorlijk zal verslechteren. De I/C waarden voor de meeste wegvakken stijgen. Op één wegvak is de I/C waarde hoger dan de grenswaarde van 90%. Dat betekent dat er op de omrijroute naar de parkeergarage van adressant forse doorstromingsproblemen zullen zijn. Adressant vindt het volstrekt onaanvaardbaar dat er een dergelijke problematische verkeerssituatie wordt gecreëerd, alsook dat adressant schade zal lijden doordat parkeerders de P1 garage niet meer goed kunnen bereiken en zullen gaan uitwijken naar andere garages.

Beantwoording

Op de door adressant geuite vrees voor onvoldoende verkeersdoorstroming is in het voorgaande bij de beantwoording onder k.1 reeds uitvoerig ingegaan. In het verkeersonderzoek is inderdaad geconcludeerd dat op een aantal wegvakken de intensiteiten toenemen en dat op één kruispunt de I/C verhouding boven de 90% uitkomt. Uitgelegd is dat eerst met een statisch verkeersmodel is gekeken naar verkeersbelasting op de wegvakken en daar waar de verkeersbelasting hoog is, is nader gezoomd met behulp van het dynamisch verkeersmodel op wegvak- en kruispuntniveau. De kruispuntenanalyse is als bijlage 4 bij het verkeersonderzoek gevoegd. De eindconclusie luidt dat bij alle doorgerekende kruispunten het verkeer bij het voorliggende profiel met een starre regeling verwerkt kan worden. Met deze conclusies is voldoende aannemelijk dat van een aanvaardbare verkeersafwikkeling sprake blijft en de bereikbaarheid van gebruikers in de omgeving – ook de P1 garage - op aanvaardbare wijze kan worden gewaarborgd.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat zich geen problemen in de doorstroming voordoen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

I. Luchtkwaliteit

Adressant meent dat niet volstaan kan worden met de onderbouwing die in het bestemmingsplan is gegeven ten aanzien van luchtkwaliteit, aangezien het goed mogelijk is dat het aantal verkeersbewegingen is toegenomen ten opzichte van de onderzoeken die zijn gedaan ten behoeve van de vaststelling van het thans vigerende bestemmingsplan Stationseiland.

Beantwoording

Vanuit de gedachte dat het hier een conserverend bestemmingsplan betreft is in het ontwerpbestemmingsplan vooralsnog volstaan met een kwalitatieve beschrijving van de luchtkwaliteit in relatie tot het bestemmingsplan.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en uit oogpunt van een integrale benadering van de omgeving, waarin inmiddels meerdere nieuwe bestemmingsplannen worden voorbereid, is een integrale rapportage opgesteld die de eventuele consequenties van de ontwikkelingen in de plangebieden in het stationsgebied zowel kwantitatief als kwalitatief integraal in beeld brengt. ('Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit', M+P, augustus 2013)

De luchtkwaliteitseisen zijn neergelegd in de Wet milieubeheer en zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. De eisen waar een onderzoek naar luchtkwaliteit aan moet voldoen zijn ook in de Wet milieubeheer neergelegd. De wet noemt de toetsingsgronden waarvan gebruik kan worden gemaakt.

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende toetsingsgronden.

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op de luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwd. De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De effecten van de herrotering ten gevolge van de knip, die overigens in een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5). De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Verder is ter informatie de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht, door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode)2023.

Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015

en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd. Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020, aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

Het voorliggende bestemmingsplan conserveert het programma dat op grond van het vigerende juridisch planologisch kader reeds mogelijk is en is gerealiseerd. De enige uitbreiding bestaat uit toevoeging van ca. 60 m2 bvo voor de bestaande kassahuisjes aan het Open Havenfront en een uitbreiding van de bestaande horecafunctie van het bestaande Nacogebouw aan de IJkade achter het station, met 450 m2 bvo. Daarnaast worden er geen mogelijkheden geboden om de infrastructuur (weg, spoor, tram, metro (Noord/Zuidlijn), water) verder uit te breiden dan op basis van het vigerende juridisch planologisch kader al mogelijk is c.q. reeds aanwezig is. Het plan maakt ook geen nieuwe en of uitbreidingen van gevoelige bestemmingen mogelijk. Het voorgaande rechtvaardigt de in de rapportage getrokken conclusie dat het bestemmingsplan 'niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit'. Bezien in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving is geen sprake van cumulatie. Nader onderzoek is aldus niet vereist. Voorgaande betekent dat de luchtkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Conclusie: erkend is inmiddels dat een wat verdergaande beoordeling van de mogelijke effecten van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit, mede in verband met de samenloop met andere plannen in de omgeving, op zijn plaats is. Een integrale beoordeling heeft alsnog plaatsgevonden en toont aan dat luchtkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan niet belemmert. De plantoelichting is met de resultaten van het onderzoek aangevuld. Het rapport is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd. Aangezien de toelichting geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit wordt voorgesteld de zienswijze gegrond te verklaren.

Adressant 2

Adressant geeft commentaar op een aantal bestemmingen uit het ontwerpbestemmingsplan.

a. Gemengd – 1

1. Adressant kan zich niet vinden in de dwingende regels in artikel 4.4.1 onder c en d, die verplichten tot realisatie van één openbare fiets- en voetgangersverbinding, respectievelijk twee openbare voetgangersverbindingen. Deze verplichtende regels verhouden zich niet tot de toelatingsplanologie waartoe bestemmingsplannen zich dienen te beperken. Adressant vindt daarnaast de benaming 'openbaar' niet op zijn plaats omdat hier geen sprake is van een 'openbare weg' als bedoeld in de Wegenverkeerswet. Adressant verzoekt deze formulering 'openbaar' uit onderdeel d te verwijderen en voor onderdeel c alleen de term op te nemen als op de verbeelding of in de regels wordt verduidelijkt dat uitsluitend ter plaatse van de langzaamverkeersroute een fiets- en voetgangersverbinding is voorzien.

Beantwoording

In het stationsgebouw bevinden zich meerdere doorgangen die de stadszijde en de IJzijde met elkaar verbinden: drie passages die alleen toegankelijk zijn met een geldige vervoerskaart en mede toegang geven naar de perrons; twee voetgangerspassages en één fiets- en voetgangersverbinding. Alle doorgangen zijn publiek toegankelijk. NS Stations is in de hoedanigheid van eigenaar van het stationsgebouw gerechtigd de onderdoorgangen af te sluiten. Dat gebeurt bijvoorbeeld in de nachtperiode, op één doorgang na die openblijft voor publiek voor de nachttreinen. De fiets- voetgangersverbinding is in beheer bij het stadsdeel, maar kan in principe ook worden afgesloten.

Het verplichtende karakter van de door adressant aangehaalde regels is inderdaad geen gebruikelijke wijze van bestemmen. Betreffende regelonderdelen zullen als toegestaan gebruik worden geformuleerd.

De opmerking over de in genoemde regels gebruikte term openbaar is eveneens terecht. In betreffende regels zal de term 'openbaar' worden vervangen door 'voor publiek toegankelijk'.

*Conclusie: de opmerkingen zijn terecht.
Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.*

2. Om dezelfde reden kan adressant zich niet vinden in de formulering van artikel 4.4.1 onder f, waarin een verplichting is opgenomen om minimaal 1.000 fietsparkeerplaatsen te realiseren.

Beantwoording

Het verplichtende karakter van de door adressant aangehaalde regels is inderdaad geen gebruikelijke wijze van bestemmen. Betreffende regelonderdelen zullen als toegestaan gebruik worden geformuleerd.

*Conclusie: de opmerkingen zijn terecht.
Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.*

b. Gemengd-2

1. Ook artikel 5.3.1 onder c heeft een ongeoorloofd verplichtend karakter met de verplichte aanleg van minimaal 2.000 fietsparkeerplaatsen en kan volgens adressant om eerder genoemde reden niet in stand blijven.

Beantwoording

*Het verplichtende karakter van de door adressant aangehaalde regels is inderdaad geen gebruikelijke wijze van bestemmen.
Overigens heeft de NS zelf in het overleg 'Eigenarentafel Stationseiland' van 26 september 2013 bevestigd voornemens te zijn om een aantal van 1.700 fietsparkeerplekken te realiseren in gebouw De Oost. In het bestemmingsplan Stationseiland aangeduid als GD-2.
Betreffende regelonderdelen zullen als toegestaan gebruik worden*

geformuleerd. Daarmee faciliteert het bestemmingsplan dit door adressant uitgesproken voornemen.

Conclusie: de opmerkingen m.b.t. het verplichtende karakter van artikel 5.3.1 onder c is terecht. Een faciliterende regeling is op zijn plaats die tegemoet komt aan het uitgesproken voornemen van adressant. Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.

2. In artikel 5.3.1 onder b wordt gesteld dat de functie als bedoeld onder a (kantoor) slechts 'vanaf de tweede bouwlaag' is toegestaan. Dat klopt volgens adressant niet, omdat een deel van de eerste bouwlaag van het voormalige Postzakkengebouw nu al als kantoor in gebruik is. Verzocht wordt dit voor deze locatie aan te passen.

Beantwoording

Adressant heeft op dit punt ongelijk. De 'eerste bouwlaag' wordt volgens de begrippenlijst in artikel 1 van de regels gedefinieerd als: "De volledige bouwlaag op of boven peil." 'Peil' wordt in hetzelfde artikel 1 - voor zover hier relevant - gedefinieerd als: "(...) a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang; (...)".

In dit geval is de eerste laag, ofwel de begane grond laag, de laag waar de entree van het stationsgebouw en de receptie zich bevinden. Vandaar leidt een trap naar het als 'tweede bouwlaag' te beschouwen gebouwdeel, waar de huidige kantoren zich bevinden. Vanaf (lees 'met ingang van') deze tweede bouwlaag zijn volgens artikel 5.3.1. onder b in dit nieuwe bestemmingsplan (net als in het vigerende bestemmingsplan) kantoren toegestaan. Daarmee wordt recht gedaan aan de bestaande situatie.

Conclusie: de opmerkingen van adressant zijn onjuist. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Verkeer - 1

Adressant meent dat er in artikel 9 ten onrechte geen terrasfunctie is opgenomen in het gebied aan de voorgevel van het stationsgebouw, zoals deze zijn voorzien in het Masterplan Stationsomgeving en daaropvolgend in het samenwerkingsconvenant met de gemeente is vastgelegd.

Beantwoording

Zoals bij adressant bekend is de eerder in het Masterplan en het samenwerkingsconvenant opgenomen visie op dit punt niet meer aan de orde. Een terras aan de gevel op het voorplein zou alleen mogelijk zijn als dat aansluit op een in het stationsgebouw gevestigde horecavestiging. Het stationsgebouw biedt aan de binnenzijde ter plaatse van de voorgevel zowel fysiek als logistiek gezien geen ruimte voor een horecavestiging. Bovendien moeten dan openingen worden gemaakt in de monumentale gevel. Vanuit het gebouw naar buiten de gevel gebouwde ruimte voor horeca is in het verleden al niet haalbaar gebleken. Zelfstandige terrassen, gekoppeld aan horecavestigingen buiten het stationsgebouw op

het voorplein, zijn ongewenst. Het ruimtebeslag van bebouwing en bijbehorende terrassen op het plein doorkruist de belangrijke doorstroombaan van het stationsplein voor het publiek.

Conclusie: de opmerkingen zijn onterecht.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 3

a. Kade Open Havenfront oost-noordzijde

1. Adressant is gebruiker van een deel van het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuys. Zij gebruikt de om de bebouwing gelegen steiger (die deels tevens dienst doet als terras) als ligplaats voor twee rondvaartboten (Museumboot en Artis Express) en het aan- en afmeren om bezoekers op- en af te laten stappen. De bestemming Gemengd-3 staat ter plaatse wel de functie terras toe, maar geen steiger, behalve aan de oostkant, hetgeen geen recht doet aan het bestaande gebruik. Verzocht wordt om alsnog de aanduiding steiger ook voor de zuidzijde op te nemen.

Beantwoording

Adressant merkt terecht op dat de bestaande steiger aan de zuidzijde van het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuys onder Gemengd-3 niet als zodanig is bestemd. Het gaat om een bestaande steiger die ook in het vigerende bestemmingsplan Stationseiland als zodanig is bestemd. De zienswijze geeft op dit punt aanleiding om aan het verzoek tegemoet te komen door de verbeelding aan te passen en ook voor het zuidelijk deel een aanduiding 'steiger' op te nemen.

Conclusie: de opmerking is terecht.

Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.

2. Voorts verzoekt adressant de positieve bestemming van de steiger zo te formuleren dat deze een niet voor alle publiek toegankelijk karakter krijgt.

Beantwoording

Aan het verzoek van adressant om in de planregeling voor bedoelde steiger een beperking tot 'een niet voor alle publiek toegankelijk' gebruik op te nemen wordt niet tegemoetgekomen. Het gebouw van het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuys, inclusief de omliggende steiger, is in erfpacht uitgegeven. De erfpachter bepaalt of de steiger voor alle publiek toegankelijk is.

Conclusie: de gemeente heeft hierin geen bemoeienis en kan hier geen regeling voor treffen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Verder verzoekt zij voor de regeling van aanleg- en afmeervoorzieningen aan te sluiten bij de begrippensystematiek van bestemmingsplan Water van stadsdeel Centrum, waarbij de steiger gebruikt mag worden voor het afmeren

van de varende bedrijfsvaartuigen en het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen. Dat kan door behalve de aanduiding 'steiger' ook een aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen.

Beantwoording

Wat betreft de aansluiting op de begrippensystematiek van bestemmingsplan Water wordt het volgende opgemerkt. In dit plangebied, dat het noordelijk deel van het Open Havenfront beslaat, zijn alle steigers uitsluitend bestemd voor het aan- en afmeren van bedrijfsvaartuigen, die beschikken over de daartoe benodigde vergunningen van de waterbeheerder. De bestaande voorzieningen worden in dezelfde omvang weer teruggebracht: de hiervoor bedoelde steiger rondom het Noord-Zuid Holandsch Koffiehuis aan de noordzijde van de oostelijke kom van het Open Havenfront en de steiger aan de noordkant van de middenkom van het Open Havenfront. De steigers doen in de bestaande situatie tevens dienst als op- en afstaplocatie. Via de opname van een begrip 'steiger' is de mogelijkheid tot een gebruik als op- en afstaplocatie geregeld. Er is daarom geen reden om voor de steigers ook nog een nadere aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' op te nemen.

Aan dit deel van het verzoek van adressant wordt door toevoeging van het begrip 'steiger', als ook een aanvulling van de gebruiksbepaling in artikel 6.3.1 onder c tegemoetgekomen.

Conclusie: de opmerking is terecht.

Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren en de planregeling op dit punt aan te passen.

4. Daarnaast verzoekt adressant voor deze locatie een aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig' op te nemen.

Beantwoording

Het onderhavige bestemmingsplan beoogt de bestaande en tevens vergunde situatie op te nemen. Op dit moment is voor een ligplaats op deze locatie geen vergunning verleend en is er geen reden een dergelijke aanduiding op te nemen. Echter, nu adressant recent een aanvraag bij de waterbeheerder heeft ingediend geeft dit aanleiding de door adressant gewenste aanduiding alsnog op te nemen, zij het onder voorbehoud dat daarvan alleen gebruik kan worden gemaakt mits en voor zover de benodigde ligplaatsvergunning door het bevoegd gezag daadwerkelijk is verleend.

Conclusie: de afweging is alleen bestaande planologisch rechten en wat vergund is een positieve bestemming te geven. Adressant beschikt niet over een ligplaatsvergunning.

Wat dat betreft wordt voorgesteld de zienswijze ongegrond te verklaren.

Overigens geeft de zienswijze aanleiding om ambtshalve voor deze locatie een aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig' op te nemen onder voorbehoud dat de gebruiker beschikt over de benodigde

vergunning. Daarnaast wordt ter verduidelijking de begripsbepalingen in artikel 1 van de planregels aan te vullen met een definitie voor 'steiger' (Boven, op of in het water aangebrachte of op het water drijvende constructie, waarover gelopen kan worden, welke ook ten dienste van een op- en afstaplocatie kan staan.). De verbeelding is hierop aangepast, als ook de artikelgewijze toelichting in hoofdstuk 16.3.

b. Kassahuisje en reclameborden

Adressant verzoekt het bestaande kassahuisje aan de noordzijde van het Noord-ZuidHollandsch Koffiehuis een positieve bestemming te geven.

Beantwoording

Het onderhavige bestemmingsplan is conserverend van aard, in die zin dat de vigerende planologische regeling en wat daarbuiten is vergund wordt vastgelegd. Het kassahuisje is niet in de vigerende planregeling opgenomen, noch is een vergunning voor een kassahuisje afgegeven. Aan dit verzoek wordt niet tegemoet gekomen.

Conclusie: de afweging is alleen bestaande planologisch rechten en wat vergund is een positieve bestemming te geven.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Kade Open havenfront midden-noordzijde

1. Op deze plek geldt de bestemming Water met een aanduiding 'steiger' waar één aanlegsteiger steiger mogelijk is, waarbij artikel 11.4.1 onder b bepaalt dat voor de steigers in het Open Havenfront uitsluitend een gebruik voor het aan- en afmeren van bedrijfsvaartuigen is toegestaan. Ook hier verzoekt adressant aansluiting te zoeken bij bestemmingsplan Water en een aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen voor het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen.

Beantwoording

Zie hierboven de beantwoording onder a.3 en c.1 van adressant 3. Aan het eerste deel van het verzoek wordt tegemoet gekomen door voor steigers, door toevoeging van het begrip 'steiger', als ook een aanvulling van de gebruiksbepaling in artikel 11.4.1 onder c tegemoetgekomen. Het is daarnaast niet nodig om een aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' op te nemen.

Conclusie: de opmerking is terecht.

Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.

2. En het verzoek voor een aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig'

Beantwoording

Voor zover het verzoek zich richt op het opnemen van een aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig', wordt hieraan

niet tegemoet gekomen omdat daarvoor geen ligplaatsvergunningen zijn en voor deze steiger ook niet zullen worden verleend. Deze steiger is alleen bedoeld voor het tijdelijk afmeren en het laten op- en afstappen van passagiers. Een gebruik als permanente ligplaats is hier niet gewenst.

*Conclusie: de afweging is alleen bestaande planologisch rechten en wat vergund is een positieve bestemming te geven.
Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.*

3. Adressant vraagt zich af waarom er niet twee steigers zijn ingetekend zoals ook in het Ontwerpboek Stationseiland, waarbij een steiger voor Rederij Kooij is bestemd en de andere voor Artis Express en Canalbus. En waarom ook de drie midden tussen de twee steigers ingetekende losse kassahuisjes niet als zodanig zijn overgenomen. Verzocht wordt dit alsnog aan te passen.

Beantwoording

In het Ontwerpboek staan inderdaad twee steigers en drie kassahuisjes ingetekend. Het bestemmingsplan staat deze wijze invulling niet in de weg. Doormiddel van de weergegeven vlakken en de daarbij bepaalde kaders voor de maatvoering bestaat nog enigszins (schuif)ruimte voor nadere invulling.

*Conclusie: er is geen reden om het bestemmingsplan hierop aan te passen.
Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.*

d. Kade Open Havenfront west-noordzijde

Adressant claimt rechthebbende te zijn op de Raamdonkssteiger nabij de Fietsflat, voor de door Lovers geëxploiteerde DHL-boot en de waterstofboot Nemo-2. Deze steiger is nu niet op de verbeelding opgenomen. Verzocht wordt dit alsnog te doen met de eerdergenoemde aanduidingen voor twee ligplaatsen, aan- en afmeren en de niet voor publiek toegankelijkheid, ook hier in aansluiting op de begrippensystematiek van bestemmingsplan Water.

Beantwoording

De door adressant bedoelde steiger is een tijdelijke steiger die oorspronkelijk met de tijdelijke vergunning voor de Fietsflat is vergund. De tijdelijke locatie ligt inderdaad in het onderhavige plangebied. Echter, in het op 14 maart 2012 vastgestelde voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland – Prins Hendrikkade is de toekomstige, definitieve steiger locatie ingetekend aan de noordzijde van de westelijke kom van het Open Havenfront, om daar te worden gerealiseerd als de Fietsflat zal zijn verdwenen. De nieuwe locatie kan niet in dit bestemmingsplan worden opgenomen, omdat die locatie niet in onderhavig plangebied ligt, maar in het plangebied van het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Stationseiland – Fietsflat. Bij de herziening van dat bestemmingsplan zal de locatie daarin een plek kunnen krijgen. De huidige, tijdelijke steiger, die niet in het vigerende bestemmingsplan Stationseiland is opgenomen maar destijds wel tijdelijk is vergund, valt in het onderhavige bestemmingsplan onder het overgangsrecht.

Conclusie: de zienswijze houdt een verzoek in dat is gericht op een onderdeel dat

buiten het plangebied is gelegen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 4

Adressant maakte sinds jaar en dag gebruik van de steiger Open Havenfront midden-noord. Gedurende de werkzaamheden voor de aanleg van de Noordzuidlijn zijn de steigers weggehaald en is de rederij tijdelijk met andere rederijen verplaatst. Adressant verwachtte o.g.v. gemaakte afspraken na afronding van de werkzaamheden weer terug te kunnen keren naar de oorspronkelijk plek en dat de andere rederijen ook naar hun oorspronkelijke plek van voor de herinrichting zouden terugkeren. In tegenspraak met eerdere toezeggingen blijkt dat niet zo te zijn, nu het nieuwe bestemmingsplan één steiger laat terugkomen, die niet meer exclusief aan rederij Kooij is toebedeeld, maar voor alle bedrijfsvaartuigen is bestemd. Adressant stemt in met de aanduiding van de steiger, maar verzoekt de toezeggingen over het exclusieve gebruik in de toelichting te vermelden, zodat daar geen verwarring over ontstaat dat deze rederij haar steigers kan terugplaatsen zoals deze oorspronkelijk waren gesitueerd.

Beantwoording

Wat betreft de wijze van intekenen van de steiger en de kassahuisjes wordt naar de uitleg die in de beantwoording van zienswijze van adressant 3 (onder c) is gegeven. Het bestemmingsplan beoogt de bestaande, in de vigerende planregeling en als zodanig vergunde steiger voorzieningen terug te laten keren door deze positief te bestemmen en ruimte te laten voor nadere invulling. Het bestemmingsplan staat voor de onderhavige aanlegsteiger een exclusief gebruik voor de bedrijfsvaart toe, maar is niet het instrument om exclusieve rechten op steigers aan bepaalde rederijen toe te bedelen. Aan de wijze waarop adressant zich die invulling voorstelt staat het bestemmingsplan niet in de weg, maar is ook ruimte voor andere varianten. De gemeente is met de rederijen in overleg over de nadere invulling van de beschikbare voorzieningen.

Conclusie: de zienswijze is gericht op een actie waarvoor het bestemmingsplan niet het geschikte kader biedt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 5

a. Kade Open Havenfront oost-noordzijde

Adressant meldt dat haar cliënt, de Amsterdamse Watertaxicentrale B.V., huurder is van het bijgebouw naast het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis, gebruik maakt van een deel van het Koffiehuis voor loket en informatie, en gebruik maakt van de steiger aan de zuidoostkant van het Koffiehuis. De steiger heeft in het nieuwe bestemmingsplan wel de aanduiding 'steiger', maar in de bestemming Water mist een aanduiding dat vijf ligplaatsen zijn toegestaan. Dit gaat voorbij aan bestaande rechten en adressant beroept zich op correspondentie waarin afspraken hierover zijn vastgelegd. Ook in het ontwerpboek Stationseiland – Prins Hendrikkade van 1 januari 2012, voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland – Prins Hendrikkade van 1 januari 2012 en voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland – Prins Hendrikkade van 14 maart 2012, zijn de steiger en ligplaatsen ingetekend. Verder blijkt de status van de vijf

ligplaatsen uit het verslag 'Overleg Rederijen Stationseiland' van 19 april 2012 en bijbehorende 'indelingskaart rederijen'.

Reden waarom adressant verzoekt vijf ligplaatsen alsnog in het bestemmingsplan op te nemen en daarbij aan te sluiten bij de systematiek van bestemmingsplan Water door middel van een aanduiding in de bestemming gemengd - 3 met 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen voor het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen en in de bestemming Water een aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig (vijf ligplaatsen)'.

Beantwoording

Zoals eerder verwoord in de beantwoording van zienswijze a van adressant 3, voorziet dit bestemmingsplan in de steigervoorzieningen voor zover deze in het vigerend bestemmingsplan als zodanig zijn opgenomen en vergund. Er is reden om via de begripsomschrijving van steiger en aanvulling van artikel 6.3.1 onder c een gebruik als op- en afstaplocatie mogelijk te maken. Aangezien adressant momenteel niet beschikt over een vaste ligplaatsvergunning voor deze locatie, is er geen reden op op dit punt van zijn verzoek tegemoet gekomen.

Wel geeft de zienswijze aanleiding om voor de steiger bij het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis een nadere aanduiding 'ligplaats' op te nemen. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de nodige vergunningen voor een ligplaats door de waterbeheerder verleend zullen worden.

Conclusie: er is reden een gebruik als op- en afstaplocatie te regelen. Voorgesteld wordt de zienswijze op dat punt gegrond te verklaren. Aangezien adressant momenteel niet over de benodigde vergunning beschikt en dit bestemmingsplan beoogt alleen de bestaande en vergunde situatie te bestemmen, maakt hij geen aanspraak op een positieve bestemming als ligplaats. Voorgesteld wordt de zienswijze op dat punt ongegrond te verklaren.

Wel is er ambtshalve reden om voor deze locatie een voorwaardelijke aanduiding voor een ligplaats op te nemen. Mocht adressant in de toekomst een ligplaatsvergunning bemachtigen, kan hij daar op grond van dit bestemmingsplan gebruik van maken.

Adressant 6

a. Niet logische volgorde van het voorleggen van de bestemmingsplannen

De gemeente brengt diverse bestemmingsplannen (Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, Oosterdok west en Stationseiland) op diverse momenten in procedure. Deze bestemmingsplannen, inclusief het bestemmingsplan van stadsdeel Centrum, die het gebied op en rond het huis van adressant betreffen, leiden in samenhang gezien tot ingrijpende gevolgen voor adressant. Daarom heeft adressant zijn bezwaren, die mogelijk pas relevant zijn bij het ontwerp van de Prins Hendrikkade, ook reeds in zijn zienswijzen tegen deze bestemmingsplannen opgenomen. Adressant heeft geleerd van het Rode Loper project dat je niet vaak, en niet vroeg genoeg, en op zoveel mogelijk plekken tegelijk, een zienswijze moet indienen.

Beantwoording

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat adressant op 28 mei 2013 een brief heeft gestuurd aan het raadsadres van stadsdeel Centrum over de samenhang tussen en de volgorde waarin bestemmingsplannen op en rond Stationseiland in procedure worden gebracht. Stadsdeel Centrum heeft in overleg met de Centrale Stad, die deze bestemmingsplannen voorbereidt, het raadsadres beantwoord. In dit antwoord geeft stadsdeel Centrum, in overeenstemming met de lijn die de Centrale Stad hanteert, aan dat elk bestemmingsplan dat in procedure wordt gebracht zijn eigen achtergrond en reden voor herziening heeft. Elk bestemmingsplan is gebonden aan wettelijke procedures en termijnen die gevolgd moeten worden. Daarom is het voor het bevoegd gezag vaak niet mogelijk om alle bestemmingsplannen in een bepaald gebied, hoe voor hand liggend ook, gelijktijdig en geheel in samenspraak te behandelen en vast te stellen. Dit berust dus geenszins op onwil maar puur op inhoudelijke, logistieke en formele gronden.

b. Inhoudelijke bezwaren

Adressant ziet veel verbeteringen, maar heeft toch nog vragen over, suggesties bij en bezwaren tegen onder meer de volgende zaken.

1. De veiligheid van goederenvervoer over het spoor en het advies van de brandweer Amsterdam daarover.
2. De bereikbaarheid van het Centraal Station bij calamiteiten.
3. Zorgen over de bevoorrading van het Centraal Station aan de voorkant.
4. Geluid, geluidshinder en spelregels voor dagranddistributie.
5. Nachtelijke werkzaamheden GVB.
6. Illegale bouwwerken van onder meer NS op het Centraal Station.
7. De knip voor het Centraal Station en de Stadshartlus en de gevolgen daarvan voor Stationseiland en omgeving.
8. De gevolgen van de bestemmingsplannen voor luchtkwaliteit zijn niet eenduidig vastgesteld.
9. Gebrek aan samenhang in het ontwerp van borden, palen, afvalbakken, bushokjes en dergelijke op en rond het Stationseiland.
10. Fietsparkeren op en rond het Centraal Station.

Alvast vooruitlopend op de op het Stationseiland aansluitende plannen voor de Prins Hendrikkade:

11. Het aanplanten van bomen voor de panden op de Prins Hendrikkade 85-88;
12. Het verplaatsen van de halteplaatsen voor touringcars naar de Prins Hendrikkade voor de St. Nicolaasbasiliek, Barbizon en Prins Hendrikkade 80-86;
13. De opstapplaats voor de rondvaartboten verhuist van het onbewoonde deel van de Prins Hendrikkade naar het bewoond deel;
14. Het ontbreken van adequate en dynamische laad- en losvoorziening bij Prins Hendrikkade 50 tot en met 90 voor onder meer thuislevering en horecalevering;
15. Er zijn minder parkeervoorzieningen voor bewoners in buurt door het verdwijnen van de parking tegenover het Amrath Hotel;
16. De aanpassing van het maaiveld en de afwatering.

Algemene zaken met betrekking tot de bestemmingsplannen:

- 17. Planschade voor bewoners is niet onderzocht;
- 18. Handhaving;
- 19. Procedures rond inspraak en evaluatie.

Beantwoording

In het navolgende wordt per punt een inhoudelijke reactie gegeven dan wel verwezen naar de inhoudelijke reactie onder de desbetreffende letter in het navolgende.

- ad.1 zie beantwoording onder c;*
- ad. 2 zie beantwoording onder d;*
- ad. 3 zie beantwoording onder g;*
- ad. 4 zie beantwoording onder h voor geluid en geluidhinder;*
zie beantwoording onder i voor spelregels dagranddistributie;
- ad. 5 zie beantwoording onder j;*
- ad. 6 zie beantwoording onder k;*
- ad. 7 zie beantwoording onder e;*
- ad. 8 zie beantwoording onder f;*
- ad. 9 zie beantwoording onder l;*
- ad. 10 zie beantwoording onder m;*
- ad. 11 zie beantwoording onder n;*
- ad. 12 zie beantwoording onder o;*
- ad. 13 zie beantwoording onder p;*
- ad. 14 zie beantwoording onder q;*
- ad. 15 zie beantwoording onder r;*
- ad. 16 zie beantwoording onder s;*
- ad. 17 zie beantwoording onder t;*
- ad. 18 zie beantwoording onder v.*

c. Gevaarlijke stoffen over het spoor

Adressant geeft aan dat niet uit het bestemmingsplan blijkt dat rekening is gehouden met de maatregelen die de brandweer de gemeente adviseert.

Beantwoording

Brandweer Amsterdam Amstelland heeft tijdens de voorbereiding van dit bestemmingsplan geadviseerd over mogelijke externe veiligheidsrisico's ten gevolge van de planvorming voor de hulpverlening en zelfredzaamheid. Bij de toelichting zijn twee adviezen gevoegd: een breed advies uit 2011 dat het IJ en de omgeving betreft en een recenter advies van 14 maart 2013, dat zich richt op het onderhavige plangebied. De adviezen waren bij het ontwerpbestemmingsplan wel als bijlage bij de toelichting gevoegd, maar nog niet was in de tekst van de toelichting verwerkt hoe met de aanbevelingen in dit bestemmingsplan wordt omgegaan. Hoofdstuk 12 van de plantoelichting is aangevuld met een paragraaf die ingaat op de aanbevelingen uit het brandweeradvies. Beide adviezen doen aanbevelingen die gericht zijn op bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ter bevordering van de (zelf)redzaamheid. Het advies uit 2011 heeft niet concrete relevantie voor het onderhavige plangebied. Het advies uit 2013 heeft meer betrekking op het plangebied, waarbij de bronmaatregelen zich vooral richten op mogelijke voorzieningen aan het spoor die het risico op ongevallen verkleinen en het beperken van transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. De aanbevelingen

voor effectgerichte maatregelen gaan vooral over constructie van (nieuwe) bebouwing, centraal te bedienen ventilatiesystemen en constructie van gebouwen. Over de aanbevelingen kan het volgende worden opgemerkt. Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Eisen aan situering en (bouw)techniek voor nieuwe gebouwen is in dit plan niet aan de orde aangezien de bebouwing grotendeels al is gerealiseerd. Voor zover nog nieuwbouw of verbouw plaatsvindt, worden op basis van het Bouwbesluit 2012 eisen gesteld aan bouwconstructie en zaken als centraal te bedienen ventilatiesystemen. Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de activiteiten op het IJ, noch op het transport over het IJ en over het spoor. Recente wetgeving, vastgelegd in de Basisnetten spoor en water, bieden overigens nieuwe kaders, die de verhouding tussen groei van transport van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen bewaken en de ontwikkelingen in balans beogen te houden. In dit plangebied, dat een bestaande omgeving omvat zonder toevoeging van programma en nieuwe ontwikkelingen, liggen de maatregelen op het vlak van hulpverlening en zelfredzaamheid vooral op het vlak van communicatieplannen, rampenplannen en een centrale beheersorganisatie voor Stationseiland. Deze maatregelen liggen buiten de invloedssfeer van het bestemmingsplan, maar moeten op ander vlak gestalte krijgen. Onderdelen van dit bestemmingsplan die wel aan hulpverlening en zelfredzaamheid ten goede komen, is ondermeer het openhouden het stationsplein door ter plaatse geen extra bebouwing mogelijk te maken en het in stand houden van de loodrecht op het IJ georiënteerde doorgangen in het stationsgebouw. Voor nood- en hulpdiensten is de bestaande infrastructuur op orde, en dat zal ook zo zijn na uitvoering van de herroteringsplan ten gevolge van de stadshartlus. Zie voor meer algemene maatregelen ten aanzien van rampenbeheersing ook hierna onder d.

Conclusie: de opmerking van adressant is terecht, de plantoelichting is op dit punt aangevuld. Aangezien de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit wordt voorgesteld de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Bereikbaarheid bij calamiteiten

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheid van het Centraal Station, maar ook van het Oosterdokseiland zelf, niet voldoende is (I/C waarde). Adressant vreest dat het Centraal Station in geval van een calamiteit niet te bereiken is en dat om deze reden het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Uit zowel de eerdere als de huidige verkeersonderzoeken blijkt 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 en een hoge I/C waarde bereiken toont de nadere kruispuntenanalyse aan dat dit nergens tot onaanvaardbare situaties leidt. De conclusie van het nadere kruispuntenonderzoek is dat het verkeersaanbod bij alle doorgeredene kruispunten, bij het voorliggende profiel met een starre regeling² verwerkt kan worden en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om te doorstroming te bevorderen.

² Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen

In hoofdstuk 6.7 van de plantoelichting is de wijze waarop nood- en hulpdiensten het gebied bereiken beschreven.

Verder kan ten aanzien van de bereikbaarheid van het Centraal Station in geval van calamiteiten in algemene zin het volgende worden opgemerkt. De gemeente Amsterdam heeft een algemeen Rampenplan, waarin op hoofdlijnen staat beschreven wie wat moet doen bij zware ongevallen met effecten op stedelijke schaal. Het Gemeentelijk Plan Crisisbeheersing heeft tot doel de oorzaak en gevolgen van een ramp zo adequaat mogelijk te bestrijden en aan slachtoffers van de ramp zo snel en effectief mogelijk hulp te bieden. Voor het adequaat uitvoeren van rampenbestrijding is aansluiting op de dagelijkse praktijk van wezenlijk belang. De gemeentelijke diensten, bedrijven en stadsdelen leveren hier allemaal een bijdrage aan. De Burgemeester heeft in dergelijke situaties regelmatig overleg met zijn beleidsteam, waarin de hoofden van politie, brandweer en gezondheidszorg zitting hebben. Gezamenlijk nemen zij besluiten of er sprake is van een ramp, met alles wat daar aan organisatie bij hoort. Voorts wordt opgemerkt dat op grond van de Wet Veiligheidsregio's, regio's verplicht zijn om calamiteitenplannen te hebben voor dat wat de regio als risico's ziet, bijvoorbeeld (delen van) infrastructuur enzovoort. Tot slot worden alle infrastructurele projecten aan de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) die tevens de aspecten bereikbaarheid en veiligheid in hun beoordeling betrekken. De bereikbaarheid van het Centraal Station, maar ook andere delen van de stad in geval van een ramp c.q. calamiteit, is voldoende gewaarborgd.

Conclusie: verkeersonderzoek toont aan dat de bereikbaarheid niet in het geding is. De zienswijze wordt niet gedeeld en aan het verzoek van adressant het bestemmingsplan vanwege deze zienswijze niet vast te stellen wordt niet tegemoet gekomen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren

e. Bevoorrading Centraal Station

1. Door alle bouwwerkzaamheden rondom het Centraal Station staan dagelijks vele busjes geparkeerd op het Stationsplein van bouwondernemers, geldtransporten en schoonmaakdiensten. In het verkeersonderzoek bij het voorliggende bestemmingsplan wordt niets gemeld over de bevoorrading en kan daarom niet worden vastgesteld.

Beantwoording

Onderscheid moet worden gemaakt in de bouwwerkzaamheden rondom het Centraal Station en de bevoorrading van het Centraal Station en omgeving. Voor wat betreft het eerste realiseert het gemeentebestuur dat deze overlast geeft. Dat is welhaast onvermijdelijk bij dit soort grote projecten. Desalniettemin wordt ernaar gestreefd de bouwwerkzaamheden goed op elkaar te laten aansluiten, met zo min ongemakken voor bewoners en gebruikers en voor de bereikbaarheid van het stationsgebied. Dit bestemmingsplan staat echter los van deze uitvoeringswerkzaamheden.

In tegenstelling tot wat adressant stelt over de bevoorrading van het Centraal Station en omgeving wordt dit onderwerp wel degelijk en uitgebreid behandeld in hoofdstuk 6.8 van de plantoelichting. Daarin wordt globaal

het volgende vermeld.

Aan de IJzijde vindt bevoorrading van het stationsgebouw op drie plekken plaats via het busplatform. Projectbureau 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 stroom 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 wel afgewikkeld via de oostbuis, net zoals nu het geval is. Op bovengeschetste wijze is het bevoorradingsverkeer evenredig verdeeld en is met nadere reguleringsmaatregelen een goede uitvoering gewaarborgd. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt knelpunten oplevert.

Conclusie: de bevoorrading maakt geen deel uit van het verkeersonderzoek, maar is in het kader van de voorbereiding wel beoordeeld en in het bestemmingsplan goed omschreven.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Spelregels bij dagranddistributie

Adressant doet het verzoek om de eisen voor bevoorrading buiten de venstertijden te laten plaatsvinden en dit in de bestemmingsplannen voor het Stationseiland op te nemen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument om laad- en los dan wel bevoorradingstijden vast te leggen. Aan het verzoek wordt niet tegemoet gekomen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

f. Geluid en geluidhinder

Adressant merkt op dat voor het voorliggende bestemmingsplan geen akoestisch onderzoek is verricht als ook geen hogere waarden worden vastgesteld. Adressant meent nu dit niet is onderzocht, het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

De eisen/normen voor geluid zijn neergelegd in de Wet geluidhinder. De eisen waar een akoestisch onderzoek aan moet voldoen zijn ook in de Wet geluidhinder, Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 neergelegd. Nu het voorliggend bestemmingsplan geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, niet voorziet in nieuwe of uitbreiding van infrastructuur of andere geluidbronnen, is er op grond van de wet- en regelgeving geen noodzaak dan wel aanleiding om akoestisch onderzoek te verrichten.

Conclusie: de ontwikkeling in het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot geluidonderzoek.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

g. Nachtelijke werkzaamheden GVB

Adressant doet een aantal suggesties om het bestemmingsplan aan te vullen. In de eerste plaats stelt hij voor om in het bestemmingsplan normen op te nemen zodat minder werkzaamheden nodig zijn en deze werkzaamheden bovendien overdag plaats kunnen vinden. Een suggestie die adressant ook gericht heeft aan het GVB. In de tweede plaats doet adressant 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.

Beantwoording

Het bestemmingsplan niet het instrument 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 en gebruikt op (deel)projectniveau het Bereikbaarheids, Leefbaarheids, Veiligheids en Communicatieplan (BLVC-plan). Daarbuiten gelden de algemene regels uit de Algemene Plaatselijk Verordening (APV).

De suggesties van adressant horen in het bestemmingsplan 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 ongegrond te verklaren.

h. Illegale bouwwerken NS

De afgelopen jaren zijn tijdelijke gebouwen geplaatst op en rond het Stationsplein en het Centraal Station. Adressant verzoekt expliciet om in het bestemmingsplan aan te geven dat deze gebouwen, die zonder vergunning zijn geplaatst, verdwijnen.

Beantwoording

In verband met de aanleg van de Noord Zuidlijn en de verbouwing van het station zijn veel tijdelijke gebouwen en bouwwerken op en rond het stationsplein geplaatst. Deze krijgen geen positieve bestemming in het nieuwe bestemmingsplan, de overgangsregels voorzien erin dat niet (meer) vergunde (illegale) bouwwerken geen bescherming ondervinden. In die zin is het bestemmingsplan daar expliciet in. De gebouwen dienen na afloop van de opgenomen termijnen te worden verwijderd, hetgeen het gemeentebestuur (al dan niet door derden daartoe verzocht) door middel van bestuursrechtelijke handhaving kan afdwingen. Er is geen aanleiding om hierover meer dan al het geval is in het bestemmingsplan te regelen. Aan het verzoek van adressant op dit punt wordt niet tegemoet gekomen.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. Stadshartlus, de knip en de bereikbare binnenstad en veiligheid

1. In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat de zogenoemde knip door verschillende partijen vaker ter discussie is gesteld, zoals bijvoorbeeld 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. Diverse partijen hebben bij de besluitvorming van dezen beleidsnotitie aangedrongen op een nader onderzoek naar verkeerscirculatie. Adressant meent, dat nu dit nader onderzoek naar de verkeerscirculatie niet is gedaan, het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

De nota Bereikbare Binnenstad is een beleidsnotitie van stadsdeel Centrum, waarin een toekomstvisie en 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 op te stellen bestemmingsplan waarvoor veel gericht onderzoek wordt uitgevoerd. Voor dit bestemmingsplan is voor het plangebied en het bijbehorende onderzoeksgebied een gericht verkeersonderzoek uitgevoerd, dat mede is afgestemd op de programma's van omliggende plangebieden en eerdere onderzoeken. Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt 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. Voor een uitgebreid antwoord en toelichting op het voor dit bestemmingsplan uitgevoerde onderzoek wordt verwezen naar de hierboven opgenomen beantwoording van zienswijze van adressant 1 onder k. De bewering van adressant dat er onvoldoende verkeersonderzoek is uitgevoerd wordt niet gedeeld.

*Conclusie: er is op het plangebied gericht verkeersonderzoek gedaan, de beleidsnota Bereikbare Binnenstad staat daar los van.
Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.*

2. Adressant vraagt zich af waarom het verkeersonderzoek de avondspits als maatgevend beschouwt terwijl adressant de ochtendspits veel drukker acht dan de avondspits.

Beantwoording

Het Amsterdamse rekenmodel gaat standaard uit van de avondspits als drukste, en daarmee maatgevende periode. Uit telcijfers van DIVV blijkt voor deze omgeving dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits. De reguliere avondspits is op de betreffende wegvakken voor dit onderzoeksgebied modelmatig maatgevend. Om een indicatie te krijgen van de verkeersafwikkeling in de ochtendspits kunnen de verkeerscijfers van de avondspits worden gespiegeld. Deze resulterende verkeersstromen zijn nadrukkelijk geen ochtendspitsintensiteiten. De avondspits is in dat geval vergelijkbaar met de ochtendspits.

Conclusie: het gebruik van de avondspits als maatgevende situatie is voor dit plangebied gerechtvaardigd.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Daarnaast vraagt adressant zich af of voor alle modaliteiten de verkeersafwikkeling op het netwerk in en rond het plangebied op voldoende wijze zijn geborgd in het verkeersonderzoek.

Beantwoording

Voor wat betreft de zorg van adressant of de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer (modaliteiten) op het netwerk in en rond het plangebied op voldoende wijze gewaarborgd is, kan het volgende worden opgemerkt. In het statisch verkeersmodel zijn alle motorvoertuigen opgenomen in de berekeningen. Het langzaam verkeer is indirect opgenomen in het verkeersmodel door deze bij de kruispuntmodellering op te nemen. Voorts zijn alle modaliteiten in het dynamisch verkeersmodel op een gedetailleerd niveau in de berekeningen opgenomen. Dat betekent dat de verkeersafwikkeling van alle modaliteiten in het verkeersonderzoek zijn meegenomen, alsmede dat de verkeersafwikkeling van alle modaliteiten op voldoende wijze zijn onderzocht en geborgd in het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie: alle modaliteiten zijn in het verkeersonderzoek betrokken.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

j. Effect op luchtkwaliteit is niet eenduidig vastgesteld

Adressant geeft aan dat het niet anders kan dan dat het voorliggende bestemmingsplan een nog grotere druk legt op de toch niet al voldoende luchtkwaliteit in de omgeving en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt. Adressant merkt op dat er geen onderzoek is gedaan naar luchtkwaliteit voor dit bestemmingsplan, terwijl Amsterdam een stad wil zijn waarin gezonde lucht, een leefbaar klimaat en economische ontwikkelingen hand in hand moeten gaan. Adressant meent dat zonder dat onderzoek naar luchtkwaliteit is verricht, het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Omdat het voorliggende bestemmingsplan nagenoeg geen nieuw of uitgebreider programma mogelijk maakt dan op grond van het vigerende juridisch planologisch kader reeds mogelijk is, is gekozen voor een kwalitatieve beschrijving die erop neerkomt dat dit bestemmingsplan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit is aldus wel degelijk een bewuste afweging gemaakt.

Omdat inmiddels meerdere bestemmingsplannen in de stationsomgeving in procedure zijn, is vanuit een oogpunt van integrale benadering van de omgeving, alsnog een integrale onderzoeksnotitie opgesteld, waarin de plannen afzonderlijk en in samenhang zijn beschouwd. Onderhavig plangebied is daarin betrekken. Het gaat behalve om bestemmingsplan Stationseiland om de bestemmingsplannen Oosterdok west, Herinrichting De Ruijterkade Westertoegang en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk.

De rapportage ('Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit', M+P, augustus 2013) brengt de eventuele consequenties van de ontwikkelingen in de plangebieden in het stationsgebied zowel kwantitatief als kwalitatief integraal in beeld.

De luchtkwaliteitseisen zijn neergelegd in de Wet milieubeheer en zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. De eisen waar een onderzoek naar luchtkwaliteit aan moet voldoen zijn ook in de Wet milieubeheer neergelegd. De wet noemt de toetsingsgronden waarvan gebruik kan worden gemaakt.

In het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende toetsingsgronden.

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op de luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwd. De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De effecten van de herrotering ten gevolge van de knip, die overigens in een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit'. De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Verder is ter informatie de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht, door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode)2023. Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd, Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020, aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

De rapportage trekt de algemene conclusie dat luchtkwaliteit de uitvoering van het bestemmingsplan (de bestemmingsplannen) niet in de weg staat.

De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn in hoofdstuk 8 van de plantoelichting verwerkt. De rapportage is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd.

Conclusie: de stelling dat het aspect luchtkwaliteit niet in het bestemmingsplan is afgewogen is onterecht. In eerste instantie is een kwalitatieve beoordeling als voldoende beschouwd omdat het bestemmingsplan niet in nieuw programma voorziet. De omstandigheid dat het plangebied later in een integrale beoordeling is betrokken maakt dat niet anders. In dat verband is onderzoek uitgevoerd, waarmee de eerdere beoordeling wordt bevestigd dat het bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

k. Meer eenheid in vormgeving

Adressant meent dat het Stationsplein het Ruijgoord van de ruimtelijke ordening is in de binnenstad. Alles lijkt te mogen. Beschermde gemeentelijke monumenten aan de ene kant van het plein tegenover complete verrommeling aan de andere kant van het plein. Adressant verzoek hieraan meer aandacht te besteden zodat verrommeling wordt tegen gegaan.

Beantwoording

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het bestemmingsplan is niet het geëigende instrument dat de feitelijke inrichting openbare ruimte reguleert. Wel is daarvoor het voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland - Prins Hendrikkade, dat in samenhang met de Rode Loper op 14 maart 2012 is vastgesteld.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

l. Fietsparkeren

Adressant merkt op dat er veel al dan niet tijdelijke fietsparkeerplekken zijn gecreëerd, maar ook weer zijn verdwenen. Daarnaast merkt adressant 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 meer chaos met in de buurt geparkeerde fietsen. Het stadsdeel heeft hiervoor geen plan gemaakt. Meer inpandige plekken (op een te grote afstand) werkt niet. Dit heeft de interne fietsparking bij de Openbare Bibliotheek Amsterdam (OBA) wel aangetoond. Adressant meent dat het bestemmingsplan om deze reden niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

De 'rommel' in de openbare ruimte is geen onderwerp voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voorziet voor het plangebied Stationseiland al dan niet rechtstreeks in de mogelijkheid van 10.000 inpandige fietsparkeervoorzieningen en beoogt daarmee capaciteit te bieden om de toenemende vraag te kunnen bedienen. Fietsparkeren op maaiveld wordt in dit plangebied niet gestimuleerd. Voor zover fietsen buiten de voorzieningen de openbare ruimte verstoren wordt daarop wel degelijk gehandhaafd. Het ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam en stadsdeel Centrum hebben een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin afspraken zijn gemaakt op welke wijze het stadsdeel de handhaving op het Stationseiland uitvoert, waartoe ondermeer specifieke handhabingsbepalingen in de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen. Adressant doelt wellicht op zijn woonomgeving aan de Prins Hendrikkade. Dat gebied valt buiten het onderhavige plangebied (valt onder plangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk) en is in dit kader niet aan de orde. Overigens wordt ook in dat gebied gehandhaafd op foutparkeren en fietswrakken.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

m. Aanplanten van bomen

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

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

Beantwoording

Het al dan niet aanplanten van bomen is geen onderwerp dat in dit bestemmingsplan thuishoort. Dit bestemmingsplan voorziet 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. Een bestemmingsplan is gebaseerd op toelatingsplanologie en kan dus feitelijk de aanplant van bomen niet afdwingen. 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 kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

n. Toeristenbussen op Prins Hendrikkade ter hoogte van Barbizon

Adressant merkt 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, het Barbizonhotel geen belangenafweging ten grondslag heeft gelegen en dat daarmee in strijd met de Algemene wet bestuursrecht wordt gehandeld.

Adressant meent dat bij deze afweging betrokken moet worden dat:

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

Bovenstaande leidt ertoe dat adressant het verzoek doet om de halteplaatsen voor touringcars uit het bestemmingsplan te halen totdat eind 2014 een evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaatsgevonden op basis van een volledig afgerond toeristenseizoen zodat zorgvuldige besluitvorming mogelijk is. Vervolgens kan naar de mening van adressant een aanvullende bestemmingsplanprocedure worden gestart.

Beantwoording

De nieuwe halteplaatsen voor touringcars aan de Prins Hendrikkade maken geen onderdeel uit van dit plangebied, maar van het aangrenzende plangebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, waarvoor binnenkort een

bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Adressant kan desgewenst zijn reacties te zijner tijd in die procedure inbrengen.

Conclusie: de zienswijze betreft een locatie buiten de begrenzing van het bestemmingsplan.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

o. 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. Adressant maakt 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. Adressant doet het verzoek om de opstapplaats uit het bestemmingsplan te halen totdat eind 2014 een positieve evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaatsgevonden.

Beantwoording

Adressant doelt op de toekomstige openbare kade die straks als het tijdelijke werkterrein voor de Noord Zuidlijn vertrekt wordt ingericht als openbare kade. De locatie maakt geen deel uit van dit plangebied en valt in het aangrenzend plangebied van het binnenkort in procedure te brengen bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk. Adressant kan in die procedure op de plannen reageren.

Conclusie: de zienswijze betreft een locatie buiten de kaders van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

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

Er zijn onvoldoende laad- en losvoorzieningen voorzien voor de levering 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. Adressant merkt op dat in de nota van beantwoording bij het voorlopig ontwerp is aangegeven dat deze laad- en losvoorzieningen er wel zouden zijn maar in het onderzoek bij het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de ventweg niet voldoende is. Ook is er geen onderzoek gedaan naar de capaciteitsbehoefte in samenhang met de geplande halteplaatsen voor touringcars.

Beantwoording

De locatie waar adressant op doelt maakt geen deel uit van dit plangebied en valt in het aangrenzend plangebied van het binnenkort in procedure te brengen bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk. Adressant kan desgewenst in die procedure op de laad- en losvoorzieningen ter plaatse van het Barbizonhotel reageren.

Conclusie: de zienswijze betreft een locatie buiten de kaders van het bestemmingsplan. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

q. Parkeren in de buurt

Er komen minder parkeervoorzieningen voor bewoners in de buurt door het verdwijnen van het touringcarplatform tegenover het Amrath hotel hetgeen gelegen is vastgelegd in het bestemmingsplan Oosterdok west.

Beantwoording

Adressant doelt hier op een onderwerp en een locatie buiten het kader van dit bestemmingsplan. Het touringcarplatform, de sloop daarvan en de consequenties die dat voor parkeren heeft, maakt onderdeel uit van een ander bestemmingsplan, namelijk het bestemmingsplan Oosterdok west. Aangezien adressant in de procedure voor dat bestemmingsplan ook deze zienswijze heeft ingediend zullen deze in dat verband worden beantwoord en blijven ze hier buiten beschouwing.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp en een locatie buiten de kaders van het bestemmingsplan.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

r. De 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. Adressant doet het verzoek om expliciet in het bestemmingsplan aan te geven welke maatregelen in het kader van het waterbeheer worden genomen.

Beantwoording

Zoals eerder opgemerkt maakt de Prins Hendrikkade geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en wordt de hierop betrekking hebbende zienswijze in het kader van dit bestemmingsplan buiten beschouwing gelaten.

Conclusie: de zienswijze betreft een locatie buiten de begrenzing van het bestemmingsplan.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

s. Planschade

Adressant geeft aan dat het bestemmingsplan geen melding maakt van de te verwachten planschade. Adressant meent dat planschade is te verwachten en meent dat de overheid deze schade voor eigenaren moet bepalen. Nu dit niet is gebeurd is de adressant van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Er is sprake van planschade indien een bestemming wordt gewijzigd waardoor derden schade lijden die redelijkerwijs niet voor hun rekening moet komen. In het voorliggende bestemmingsplan worden de bestaande functies vastgelegd die op grond van het vigerende juridisch planologisch kader reeds zijn toegestaan. Nu de vastlegging in het voorliggende bestemmingsplan geen wijziging in functies inhoudt, is om deze reden geen aanleiding om een planschaderisico-analyse op te stellen waarin wordt ingegaan op de te verwachten schade. De zienswijze van adressant wordt aldus niet gevolgd. Volledigheidshalve zal de toelichting op dit punt worden aangevuld c.q. verduidelijkt.

Conclusie: terecht is de afweging gemaakt dat in dit geval geen noodzaak is om een

planschaderisicoanalyse te doen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

t. Het ontbreken van duidelijke regels voor handhaving

Adressant meent dat duidelijke regels over ontbreken over terrassen, en straks zelfs open dakterrassen, en versterkt en onversterkt geluid, het parkeren van fietsen van de horecagasten, het drinken op straat, versterkt geluid van boten op de grachten en steeds meer evenementen maken de bewoners vogelvrij. Adressant heeft medelijden met de handhavers die alle ruzies moeten sussen. Zonder duidelijke spelregels, en de middelen voor handhaving, heeft het bestemmingsplan, dan inzet op een intensief gebruik van de ruimte, geen kans van slagen.

Beantwoording

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in nieuw, uitgebreid of geïntensiveerd programma. Handhaving is in die zin niet een onderwerp dat specifiek gerelateerd is aan dit bestemmingsplan als wel een onderwerp van reguliere orde, dat ook zonder de totstandkoming van dit nieuwe bestemmingsplan relevant is. Het Stationseiland is immers een van de drukste delen van het stedelijk centrum. Handhaving is dan ook een belangrijk onderdeel onder de verantwoordelijkheid van het dagelijks beheer van het gebied valt in dat opzicht buiten het kader van dit bestemmingsplan.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

u. Communicatie naar betrokkenen is 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 Adressant meent dat in deze fase van de bestemmingsplannen de plannenmakers wel serieus , en in dialoog met ons, de vragen, suggesties en bezwaren moeten bespreken. In deze fase worden onomkeerbare en onherstelbare aanpassingen gedaan, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de verre omgeving. Bij de zienswijze over het project 1012 hebben de ambtenaren 905 van de suggesties van bewoners ongegrond verklaard. Dat is zorgwekkend. Bij de realisatie van het bestemmingsplan is zo'n eenduidig aanspreekpunt voor inspraak, en later evaluatie, een noodzakelijke voorwaarde; waar kunnen belanghebbenden terecht, hoe vinden evaluaties plaats en hoe worden belanghebbenden bij deze evaluaties betrokken? Dit moet eerst duidelijk zijn voordat de bestemmingsplannen kunnen worden vastgesteld.

Beantwoording

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat adressant op 28 mei 2013 een brief heeft gestuurd waarin dit aspect ook – zij het in andere bewoordingen – aan het raadsadres van stadsdeel Centrum is aangehaald. Het is een feit dat er meerdere bevoegd gezagen – Centrale Stad en stadsdeel Centrum – in het gebied opereren, wat tot verwarring kan leiden. Voor het voorliggende bestemmingsplan als ook voor de overige bestemmingsplannen in het gebied, zoals Oosterdok west, Herinrichting De Ruijterkade, Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, worden op verschillende tijdstippen de procedures gestart. Dat is gezien de wettelijke termijnen waarop plannen herzien moeten, maar ook het verschil in voorbereidingstijd niet te vermijden. De plannen

vallen vaak ook nog in verschillende projectgebieden, wat voor de inhoud vaak tot verschillende aanspreekpunten leidt. De formele kennisgevingen die per plan in de media worden gedaan bieden de eerste informatie, daarnaast vindt bredere informatie plaats via de websites van de projectbureaus.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

BIJLAGE

*Ingebrachte zienswijzen
(geanonimiseerd)*

PER KOERIER

Gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Weesperplein 8
1018 XA AMSTERDAM

Rotterdam, 26 juni 2013

Onze ref.:

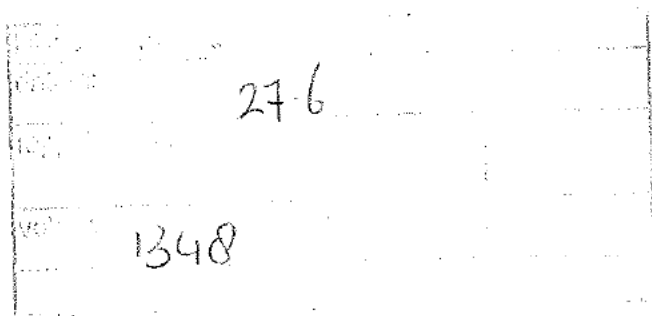
Uw ref.: Ontwerpbestemmingsplan Stationseiland

Betreft: **Zienswijze P1 ontwerpbestemmingsplan Stationseiland**

Geachte leden van de raad,

Hierbij zend ik u namens P1 de zienswijze van het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland.

Hoogachtend,



AANGETEKEND

Gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

VOORAF PER FAX: +31(0)20 – 255 1551

Rotterdam, 26 juni 2013

Onze ref.:

Uw ref.: Ontwerpbestemmingsplan Stationseiland

Betreft: **Zienswijze P1 ontwerpbestemmingsplan Stationseiland**

Geachte leden van de raad,

Inleiding

1. Namens P1 Parking Amsterdam Centre B.V. ("P1") dien ik een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland. P1 is de exploitant van de P1 parkeergarage op de Prins Hendrikkade 20a gelegen onder rederij Lovers.
2. P1 wijst er voor de goede orde op dat het indienen van zienswijzen op het voorliggende ontwerpbestemmingsplan valt buiten de afspraken die met de gemeente zijn gemaakt in de vaststellingsovereenkomst van 24 mei 2005. De nadeelcompensatieregeling die in die overeenkomst is vevat, houdt verband met het vigerende bestemmingsplan Stationseiland en ziet daarmee op andere besluitvorming en handelingen dan die hier aan de orde zijn.

Zienswijze

Stadshartlus en de veiligheid van voetgangers (par. 4.2.2)

3. Een belangrijk motief van de gemeente voor de stadshartlus en de voorgenomen "knip" is het creëren van een veilig oversteekgebied voor voetgangers van en naar het Stationseiland. Dit argument gaat echter niet op, want de voetgangers kruisen ter plaatse immers nog steeds de vele trams, taxi's, bussen, laad en losverkeer (tijdens de venstertijden) alsmede de voertuigen van de hulpdiensten (ambulance, politie, brandweer) en fietsers. Aangezien er dus geen sprake zal zijn van een gebied dat

exclusief is bedoeld voor voetgangers, meent P1 dat het past om ook het verkeer vanaf het Damrak dat wil parkeren in haar garage de mogelijkheid te bieden om vanaf het Damrak linksaf te slaan naar de garage. P1 wijst erop dat de ruimtelijke reservering voor een linksaffer ten behoeve van de parkeergarage – terecht – ook was opgenomen in de SPvE Stationseiland uit 2001. Een linksaffer voor bestemmingsverkeer naar de garage zal het zoekverkeer naar de garage beperken alsmede het aantal autokilometers in het centrum, omdat dit verkeer niet achter het centraal station langs hoeft om te rijden naar de garage c.q. dat deel van het centrum. Dat is in lijn met het beleid van de gemeente. De knip is dat juist niet.

Overzichtskaart Stadshartlus (par. 4.2.2)

4. Het is P1 uit de overzichtskaart en de plankkaart niet geheel duidelijk of de zogenaamde IBIS-weg (oostbuis van de Westertoegang – brug 13 – ingang parkeergarage) geheel is bestemd als “Verkeer”. P1 neemt aan dat dit het geval is, maar ontvangt graag bevestiging.
5. In de periode voorafgaand aan de instelling van de “knip” en de realisatie van de andere voorziene infrastructurele wijzigingen zullen de huidige beschikbare routes naar de P1 parkeergarage berijdbaar (moeten) blijven. Het zou omwille van de duidelijkheid nuttig zijn om dit vast te stellen in de toelichting en deze huidige routes ook op de overzichtskaart of een separate kaart in te tekenen.
6. Het gaat om de volgende routes:
 1. Vanuit westkant De Ruijterkade: Oostbuis van de westertoegang – brug 13 – ingang parkeergarage op de Prins Hendrikkade.
 2. Vanuit de oostkant van de De Ruijterkade: u-turn kruispunt De Ruijterkade – Westertoegang – Oostbuis van de westertoegang – brug 13 – ingang parkeergarage Prins Hendrikkade.
 3. Nieuwe Westerdoksstraat – Droogbak (westbuis Westertoegang) – oostbuis van de westertoegang – brug 13 – ingang parkeergarage Prins Hendrikkade.
 4. Damrak – ruimtelijke reservering linksaffer naar de PH kade – ingang parkeergarage Prins Hendrikkade.
 5. Prins Hendrikkade (van oost naar west) – ingang parkeergarage Prins Hendrikkade.

Open Havenfront (paragraaf 4.2.4.)

7. P1 merkt op dat het Open Havenfront pas verbreed kan worden als het nieuwe bestemmingsplan Stationseiland Stadszijde wordt vastgesteld. P1 meent overigens dat het voornemen om het Open Waterfront te vergroten, conflicteert met de ruimtelijke reservering voor de linksaffer voor het verkeer naar de P1 parkeergarage waarop P1 aanspraak maakt en die was opgenomen in de SPvE Stationseiland 2001 (zie ook alinea 2 van deze zienswijze).

IJzijde (paragraaf 4.2.5.)

8. In paragraaf 4.2.5 van de toelichting staat:

“Naast de twee centrale verbindingen met de kruispunten bij de Ooster- en Westertoegang, die vooral bedoeld zijn voor het bus- en laad- en losverkeer via de De Ruijterkade, is er een derde op- en afrit die via een speciale busbaan in de westbuis van de Oostertoegang en de Kamperbrug een directe verbinding heeft met de Prins Hendrikkade. Dit is de belangrijkste busroute in het gebied. De De Ruijterkade komt ondergronds te liggen, zodat zijn verkeersfunctie als onderdeel van het hoofdnet Auto gewaarborgd blijft en tussen de autotunnel en het busplatform, op maaiveldniveau, ruimte is voor het langzaam verkeer. Hier wordt ook een nieuwe tweede, stationshal gerealiseerd, de IJhal.”

9. P1 mist hierin de aansluiting van de Oostertoegang naar de De Ruijterkade. Als de “knip” wordt doorgevoerd, moet het autoverkeer via deze toegang naar de auto-onderdoorgang rijden. Uit de tekst maakt P1 niet op dat er rekening is gehouden met dit autoverkeer. P1 mist ook de aansluiting van het verkeer vanuit oost naar west op de De Ruijterkade. Zij vraagt zich af op welke wijze de autodoorgang wordt aangesloten op het kruispunt De Ruijterkade – Westertoegang (Droogbak en de zgn. Ibis-weg).

IJkade (paragraaf 4.2.7)

10. In paragraaf 4.2.7 van de toelichting is te lezen:

“Over de gehele lengte van de kade loopt een doorgaande fietsroute die samen met de nieuwe, langzaam verkeerspassage onder de sporen onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Fiets. Daarnaast kan er gefietst worden door de oostelijke buis van de Westertoegang die aansluit op de brug richting het Singel en door de oostbuis van de

Oostertoegang die via de ODE-brug een rechtstreekse fietsroute naar de Nieuwmarkt vormt."

11. P1 vraagt zich af waarom er een fietspad in de oostbuis van de Westertoegang komt, terwijl daarnaast een langzaam verkeer passage gebouwd is voor fietsers en voetgangers. Het zou beter zijn deze vervoersmodaliteiten gescheiden te houden. Het fietsverkeer kan worden afgewikkeld via de langzaam verkeer passage en het autoverkeer via de oostbuis van de Westertoegang.

Taxistandplaats IJ-zijde (paragraaf 4.2.10)

12. Over de taxistandplaats IJ-zijde wordt opgemerkt in de toelichting:

"De taxistandplaats zal verplaatst worden van de huidige locatie aan de zuid-westzijde van het station naar de noord-westzijde. Aan de zuidkant van de westelijke kiss & ridelus. Taxi's rijden aan vanuit het westen of via de westbuis van de Westertoegang. Taxi's uit het oosten moeten bij de kruising met de Westertoegang een U-bocht maken. Dit kan in de verkeersregeling ingepast worden. Ook bij het afrijden moeten de taxi's richting het oosten een U-bocht maken, de autotunnel in. De taxi's bufferen naast de rijbaan van de kiss & ridelus in een drie rijen brede strook, waarvan de middelste rij vrijgehouden wordt zodat taxi's tussentijds de bufferplaats kunnen verlaten, in het geval zij door een klant gebeld worden. Op de bufferplaats is in totaal ruimte voor twee rijen met in totaal 32 taxi's. De toegang tot de taxibufferplaats en de opstelplekken zal zoveel mogelijk geautomatiseerd plaats vinden en geregeld worden middels slagbomen. Vanuit de bufferplaats rijden de taxi's naar een van de drie opstelplekken in de bocht van de kiss & ridelus. De taxi's kunnen hier onafhankelijk van elkaar in- en uitrijden. Passagiers kunnen hier een keuze maken uit één van de taxi's op de opstelplekken voor de deur van de IJhal."

13. P1 vreest voor problemen met de taxi's in relatie tot de toegang tot de oostbuis van de Westertoegang. Zij vraagt zich af hoe de gemeente ervoor zal zorgen dat taxi's de oostbuis van de Westertoegang niet blokkeren. Taxi's vanuit het oosten kunnen immers op het kruispunt een u-turn maken. Hoe wordt voorkomen dat weggrijdende taxi's niet in conflict komen met auto's die naar de oostbuis van de Westertoegang willen rijden en er een situatie ontstaat die uiteindelijk de bereikbaarheid van de P1 parkeergarage onder druk zal zetten? P1 meent dat in het bestemmingsplan moet worden geborgd dat er ter plaatse geen doorstromingsproblemen kunnen ontstaan en vraagt de gemeente dan ook om een oplossing.

Stadshartlus / Autoverkeer (paragraaf 6.3).

14. In deze paragraaf is te lezen:

"De bereikbaarheid van het centrum wordt gewaarborgd door de verbindingen via de Ooster- en Westertoegang [ter weerszijden van het Centraal Station] en in groter verband door de routes via de Kattenburgerstraat en de Oosterdokskade aan de oostzijde en de Haarlemmer Houthuizen aan de westzijde. Autoverkeer dat van het Damrak naar de Martelaarsgracht wil, moet via de Oostertoegang, de auto-tunnel aan de IJzijde en de Westertoegang rijden."

15. P1 stelt vast dat bij dit punt wordt voorbijgegaan aan hoe de stad/het centrum bereikbaar blijft in het geval de auto onderdoorgang onder de De Ruijterkade niet in gebruik is (bijvoorbeeld) wegens werkzaamheden en calamiteiten. De gemeente (DIVV) lijkt in dergelijke situaties tunnels af te sluiten. Zo sluit de gemeente bijvoorbeeld altijd de IJ-tunnel af bij werkzaamheden en / of calamiteiten. Indien de auto – onderdoorgang op de De Ruijterkade wordt afgesloten, is er geen alternatieve route meer aanwezig om van oost – west en vice versa te rijden. P1 meent dat de gemeente ten onrechte geen rekening houdt met situaties waarin sprake is van afsluiting van de auto-onderdoorgang en de problemen die dit geeft voor bereikbaarheid van de parkeergarage en het centrum.
16. P1 merkt in dat verband op dat zij de gemeente heeft laten zien 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. P1 verwijst naar het advies van Goudappel Coffeng dat zij hierover heeft ingewonnen en waaruit blijkt dat dit kan (**bijlage**). Dit zou een oplossing zijn om al te grote bereikbaarheidsproblemen van het centrum te voorkomen ingeval van werkzaamheden aan de auto onderdoorgang. P1 heeft echter van de gemeente vernomen dat zij in beginsel afwijzend staat tegenover het openstellen van een tunnelbuis in de auto-onderdoorgang voor tweerichtingsverkeer bij werkzaamheden. Dat betekent dat er forse problemen zullen gaan ontstaan voor de bereikbaarheid van het centrum inclusief de P1 parkeergarage ingeval er werkzaamheden of calamiteiten aan de orde zijn in de auto-onderdoorgang. Daarmee is opnieuw aangetoond dat de "knip" met daarbij de beperking van de aanrijroutes naar de garage en het westelijk deel van het centrum de bereikbaarheid van het centrum en de P1 parkeergarage op onaanvaardbare wijze beperkt.

Touringcars (paragraaf 6.6)

17. P1 heeft vernomen dat er sprake zal zijn van zes halteplekken. P1 verzoekt de gemeente haar te garanderen, dat de inrit van de garage en de voetgangersingang zichtbaar, bereikbaar en vindbaar blijven na de realisatie van deze halteplaatsen.

Laden en lossen (paragraaf 6.8)

18. P1 vraagt zich af hoe de gemeente ervoor zorgt dat het laad- en losverkeer niet de oostbuis van de Westertoegang zal blokkeren. P1 voorziet hier evenals met het taxiverkeer problemen met de doorstroming (zie alinea 11).

Parkeren (paragraaf 6.9)

19. De gegevens van de P1 parkeergarage zijn niet correct. Het juiste adres van P1 is Prins Hendrikkade 20a. De parkeergarage heeft een capaciteit van 434 parkeerplaatsen.

Verkeeronderzoek (paragraaf 6.10) en Resultaten onderzoek (paragraaf 6.11)

20. De kern van de zorg van P1 betreft het toekomstige (gebrek aan) doorstroming van het verkeer over de "omrijroute" en de bereikbaarheid van haar parkeergarage. P1 vreest dat de bereikbaarheid van haar garage als gevolg van het ontwerpbestemmingsplan fors zal verslechteren waardoor zij schade zal lijden. Daarbij neemt P1 ook de omliggende (ontwerp) bestemmingsplannen in beschouwing. Samen vormen deze plannen (Oosterdok West, Herinrichting De Ruijterkade en Westertoegang, en Stationseiland aan de stadszijde) met het voorliggende plan de basis voor de ingrijpende herinrichting van de verkeersinfrastructuur in het gehele gebied. De stadshartlus en de voorgenomen "knip" zijn daarbij de kernelementen.
21. P1 is tegenstander van de stadshartlus en de voorgenomen knip, omdat veel bezoekers van de parkeergarage vanuit de stad (Damrak) flink zullen moeten omrijden door rechtsaf te slaan op de Prins Hendrikkade en dan via de ODE-brug achter het station langs via de Westertoegang uit te komen op de Prins Hendrikkade 20a. Ook het verkeer dat vanuit de IJ-tunnel komt en het verkeer dat vanuit het oosten van de Prins Hendrikkade komt zal via die route moeten omrijden. Dat zal resulteren in een stijging van het aantal autokilometers in het centrum en meer zoekverkeer naar de P1 parkeergarage. Dat is in strijd met het gemeentelijk beleid

dat is gericht op het verminderen van het aantal autokilometers. Omrijden is op zich al weinig aantrekkelijk, maar het wordt ronduit problematisch als verkeersdoorstroming op de omrijroute structureel slecht is. P1 vreest voor een daling van het aantal bezoekers van haar parkeergarage als gevolg van de knip en de stadshartlus. Indien de ruimtelijke reservering voor de linksaffer op het Damrak voor uitsluitend het bestemmingsverkeer naar de P1 parkeergarage zou worden uitgevoerd, zouden deze problemen zich niet voordoen. P1 verzoekt dan ook nadrukkelijk om deze oplossing op te nemen in het ontwerp bestemmingsplan Stationseiland Stadszijde.

22. P1 merkt in dat verband nog op dat het definitieve SPvE Stationseiland 2001 ook was voorzien in een ruimtelijke reservering voor een linksaffer van het Damrak naar de P1 parkeergarage (zie ook alinea 2 van deze zienswijze). P1 heeft meerdere malen geprotesteerd bij de raad toen bleek dat deze linksaffer ten onrechte in de latere uitwerking van de SPvE ineens niet meer voorkwam in de stukken. Verder benadrukt P1 dat de uitvoering van de knip nog niet zeker is: pas als het bestemmingsplan Stationseiland Stadszijde is vastgesteld met de knip zal dat het geval zijn.
23. P1 constateert over de toename van het verkeer en de verkeersdoorstroming het volgende. In het onderzoek Verkeerscirculatie binnenstad 2020 van het stadsdeel Centrum (2011) staat: *"het autoverkeer neemt over het algemeen af in de binnenstad, behalve op delen van de nieuwe Stadshartlus (achter het Centraal Station, de Spuistraat, Singel, Amstel tussen Munt en Blauwbrug)"*(onderstreping toegevoegd – MdS).
24. In dit onderzoek wordt verder opgemerkt dat er onzekerheid is over de exacte effecten van de toename van het verkeer waaronder de toename en doorstroming van het verkeer achter het Centraal Station.
25. Daarnaast blijkt uit hetzelfde onderzoek, dat door 'het sectorenmodel' of door 'het model Amstel westwaarts' de verkeersdruk op het wegvak achter het Centraal Station en naast het Centraal Station (West- en Oostbuis van de Westertoegang) nog meer gaat toenemen. In het rapport staat: *"Door deze ingrepen komt in dit gebied waarschijnlijk zoveel extra autoverkeer, dat dit in de spits niet goed kan doorrijden"* (blz. 5 paragraaf Kruispunt de Munt). Het sectorenmodel / knip op de Munt is opgenomen in de "Nota Bereikbare Binnenstad" en aangenomen door het stadsdeel Centrum.

26. Voorts is in het kader van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan verkeersonderzoek gedaan. Het is P1 niet duidelijk in hoeverre dit verkeersonderzoek aansluit bij het hiervoor aangehaalde onderzoek "Verkeerscirculatie Binnenstad 2020". P1 vraagt zich af of van dezelfde aannames wordt uitgegaan.
27. Uit het verkeersonderzoek dat als bijlage bij ontwerpbestemmingsplan is gevoegd blijkt dat de doorstroming op een aantal wegvakken behoorlijk zal verslechteren. De I/C waarden voor de meeste wegvakken stijgen. Op één wegvak (Oosterdokseiland tussen Oosterdoksdiijk en de De Ruijterkade) is de I/C waarde hoger dan de grenswaarde van 90%. Dat betekent dat er op de omrijroute naar de parkeergarage van P1 forse doorstromingsproblemen zullen zijn. P1 vindt het volstrekt onaanvaardbaar dat er een dergelijke problematische verkeerssituatie wordt gecreëerd. P1 zal schade lijden doordat parkeerders de garage niet meer goed kunnen bereiken en naar andere garages zullen uitwijken.

Luchtkwaliteit

28. P1 meent dat de gemeente met een luchtkwaliteitsonderzoek moet onderbouwen of wordt voldaan aan artikel 2 Besluit NIBM. De gemeente stelt slechts dat het project (het bestemmingsplan) niet in betekenende mate bijdraagt, maar onderbouwt haar standpunt niet. Daartoe is wel aanleiding. De gemeente mag er namelijk niet zomaar vanuit gaan dat het nieuwe bestemmingsplan geen effect heeft op de luchtkwaliteit (NO₂ en PM₁₀), omdat het een grotendeels conserverend plan is. Zo is het bijvoorbeeld goed mogelijk dat het aantal verkeersbewegingen is toegenomen ten opzichte van de onderzoeken die zijn gedaan ten behoeve van de vaststelling van het thans vigerende bestemmingsplan Stationseiland.

Conclusie

29. P1 concludeert dat het verkeer – nog meer dan nu al het geval is – in de toekomst als gevolg van de voorgenomen "knip" met ernstige doorstromingsproblemen te maken krijgt. De toenemende congestie heeft grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de P1 parkeergarage. Het verkeer vanuit de stad (Damrak) kan immers niet meer linksaf slaan naar de parkeergarage, maar moet flink omrijden via de lus achter het centraal station langs. De doorstroming op die omrijroute is niet geborgd in het bestemmingsplan. Integendeel, gelet op de uitkomsten van de aangehaalde verkeersonderzoeken is er alle reden om aan te nemen dat er structurele doorstromingsproblemen zullen zijn op die route. P1 dringt dan ook aan op een heroverweging van de gemeente met betrekking tot de "knip". In ieder geval

moet de omrijroute achter het centraal station langs worden geoptimaliseerd om de bereikbaarheid van de P1 parkeergarage niet te laten verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.

Hoogachtend,

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

P1 Markt- en dienstontwikkeling

Tunnelveiligheid

Datum
Kenmerk
Eerste versie

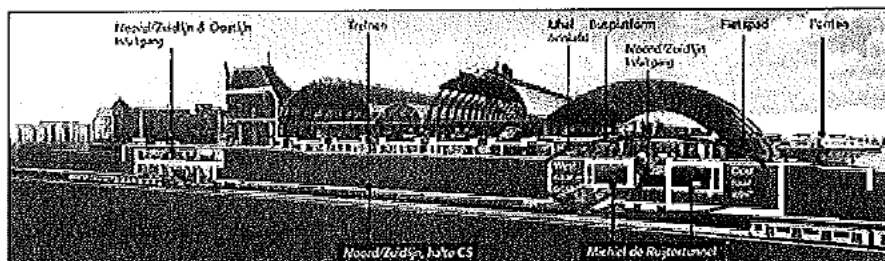
22 februari 2013

31 januari 2013

1 Inleiding

P1 exploiteert de parkeergarage Amsterdam Centraal aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam. De parkeergarage functioneert primair voor bezoekers van de binnenstad van Amsterdam en ligt op loopafstand van het Centraal Station (CS) en het kernwinkelgebied in de binnenstad. De gemeente Amsterdam heeft het voornemen de verkeersstructuur rondom het CS grondig te wijzigen, waardoor de ontsluiting van de parkeergarage verandert.

Een onderdeel hiervan is de realisatie van de Michiel de Ruytertunnel bij het Centraal Station aan de IJ-zijde. Het autoverkeer gaat via een tunnel ondergronds. Deze zal onder de huidige De Ruijterkade doorlopen, parallel aan het station. De tunnel ligt tussen het maaiveld en het dak van de verdeelhal van de Noord/Zuidlijn en is circa 300 meter lang. Er komen twee aparte tunnelbuizen met elk twee rijstroken (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Dwarsdoorsnede Amsterdam Centraal Station oostzijde (bron bijlage 1: 1)

P1 heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd te onderzoeken of het, uitgaande van werkzaamheden in de ene tunnelbuis, wettelijk is toegestaan in de andere tunnelbuis tweerichtingen verkeer te faciliteren om zo de parkeergarage bereikbaar te houden. In voorliggende notitie wordt hierop nader ingegaan.

2 Wetgeving en onderzoeken

Wet aanvullende regels verkeersveiligheid wegtunnels (Warvw)

De Europese Commissie heeft de Richtlijn 2004/54/EG 'minimum veiligheidseisen voor tunnels in het Trans-Europese wegennet' opgesteld. De richtlijn stelt minimum veiligheidseisen aan tunnels en geeft voorschriften voor de organisatie van veiligheidsmaatregelen voor tunnels. In Nederland is de richtlijn 2004/54/EG geïmplementeerd in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) en de Woningwet. De Warvw is op 25 mei 2006 in werking getreden en is van toepassing op alle tunnels in Nederland¹.

In artikel 2 van de Warvw is aangegeven dat de Wet van toepassing is op tunnels langer dan 250 meter, uitsluitend dan wel mede bestemd voor motorrijtuigen. De lengte van de tunnel wordt bepaald door het langste omsloten gedeelte. De totale lengte van het gesloten deel van de tunnel in De Ruyterkade bedraagt circa 300 meter. De Warvw is dus hierop van toepassing.

In artikel 8 van de Warvw staat dat het verboden is een tunnel voor autoverkeer:

- A. na het bouwen open te stellen zonder daartoe strekkende vergunning van het bevoegd College van Burgemeester en Wethouders;
- B. in gebruik te hebben zonder of in afwijking van het veiligheidsbeheerplan.

Een vrije vertaling van het onder punt B genoemde verbod betekent wanneer het gewenst is één tunnelbuis in twee richtingen te berijden, moet dit opgenomen zijn in het veiligheidsbeheersplan.

Besluit aanvullende regels verkeersveiligheid wegtunnels (Barvw)

De technische normen waar de tunnel aan moet voldoen, zijn deels afkomstig uit richtlijn 2004/54/EG en geïmplementeerd en vastgelegd in het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Barvw) en het Bouwbesluit. In artikel 10 van het Barvw staat het volgende:

- Artikel 2. In een tunnelbuis is uitsluitend eenrichtingsverkeer toegestaan.
- Artikel 3. In afwijking van het tweede lid kan tweerichtingsverkeer toegestaan worden, indien is aangetoond dat eenrichtingsverkeer in verband met fysieke, geografische of verkeerstechnische omstandigheden niet mogelijk is.
- Artikel 4. Voor zover tweerichtingsverkeer overeenkomstig het derde lid is toegestaan, is de wegtunnelbuis voorzien van een systeem voor permanent toezicht en een

¹ Meest recente wetgeving. Tevens gehanteerd in het Veiligheidsbeheerplan van de Waterwolf-tunnel – provincie Noord-Holland.

systeem voor de afsluiting van rijstroken en is de toegestane maximumsnelheid ten hoogste 70 km/h.

Onderzoek: Tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis tijdens geplande werkzaamheden
De Raad van de Transportveiligheid onder leiding van Mr. Pieter van Vollenhove heeft in 2004 een onderzoek gedaan naar tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis tijdens geplande werkzaamheden². In de rapportage wordt ten aanzien van nieuwe tunnels de volgende aanbeveling gedaan:

De Ministers van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen te waarborgen, dat bij het ontwerpen van nieuwe tunnels wordt aangetoond en onafhankelijk wordt getoetst of het onderhoud van de tunnel in de gebruiksfase plaats kan vinden onder handhaving van het veiligheidsniveau dat geldt in een reguliere situatie.

Vooruitlopend op het vorenstaande en gelet op de eigen verantwoordelijkheid wordt de tunnelbeheerders³, die tweerichtingsverkeer instellen bij wegwerkzaamheden, aanbevolen ervoor te zorgen dat:

- *Het veiligheidsniveau in tunnels tijdens onderhoud aantoonbaar even hoog is als het veiligheidsniveau tijdens regulier gebruik van tunnels.*
- *Het instellen van tweerichtingsverkeer bij onderhoud alleen nog gebeurt, indien is aangetoond dat alle alternatieven aantoonbaar onveiliger zijn zowel voor werknemers als voor tunnelgebruikers.*
- *Wanneer tweerichtingsverkeer wordt ingesteld, een aantoonbaar maximale inspanning wordt gepleegd om het veiligheidsniveau daarvan zo veel mogelijk te verhogen. Als minimale inspanning wordt in dit verband ondermeer het weren van vrachtverkeer gezien.*

Gebruik in de praktijk

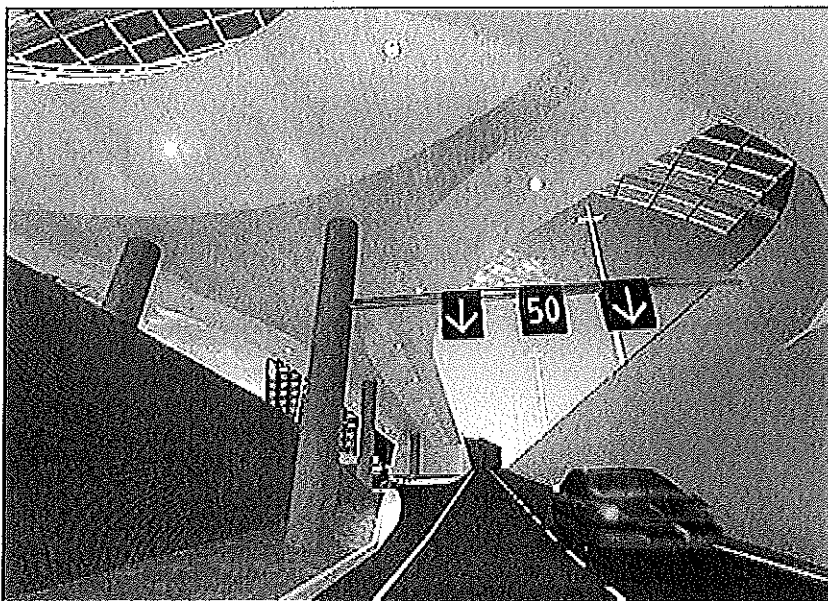
Zoals uit voorgaande blijkt wordt tweerichtingsverkeer in de tunnelwetgeving niet expliciet verboden. In de dagelijkse praktijk wordt het echter, in Amsterdam, wel afgeraden. Enkel als er geen reële omleidingsalternatieven zijn wordt tweerichtingsverkeer toegestaan. De technische systemen van de desbetreffende tunnel moeten daar dan wel op zijn ingericht. In Amsterdam werd in het verleden wel tweerichtingsverkeer toegestaan in de IJtunnel. In de huidige situatie wordt dit alleen nog toegestaan in de Piet Heijntunnel.

² Tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis tijdens geplande werkzaamheden *Ongevallen in IJ-tunnel (20-12-1999) en Westerscheldetunnel (20-09-2003)* Den Haag, December 2004.

³ Met name de tunnels waarin reeds regelmatig tweerichtingsverkeer wordt ingesteld: IJtunnel, Piet Heijntunnel, Zeeburgtunnel, Coentunnel, Westerscheldetunnel, Maas Markttunnel en Velsertunnel.

3 Inschatting functionaliteit

Is het een goed idee een tunnelbuis in twee richtingen te laten berijden tijdens werkzaamheden? Dat is de vraag die in dit hoofdstuk beantwoord wordt. Op basis van beschikbare informatie en afbeeldingen is een inschatting gemaakt van de functionaliteit van het beschikbaar stellen van een tunnelbuis voor tweerichtingsverkeer tijdens werkzaamheden. In figuur 3.1 is een impressie weergegeven van de autotunnel.



Figuur 3.1: Impressie van een tunnelbuis in een enkele richting (bron bijlage 1: 2)

De breedte van de verkeersbuizen bedraagt 8,60 meter per buis. De rijbaanbreedte is niet bekend. Voor het passeren van twee vrachtwagens is een rijbaanbreedte van 6,50 tot 7,00 meter gewenst. Naar verwachting is de tunnelbuis voldoende breed om de gewenste rijbaanbreedte voor tweerichtingsverkeer te realiseren.

Voor de tunnelmonden komen wisselstroken. Een wisselstrook is een strook die in de gewenste rijrichting benut kan worden. In geval van een afsluiting van één van de tunnelbuizen kan het verkeer over de wisselstrook naar de andere tunnelbuis geleid worden.

Op basis van de voorgestelde vormgeving in combinatie met de relatief beperkte lengte van de tunnel wordt geconcludeerd dat het mogelijk is een tunnelbuis open te stellen voor verkeer in twee richtingen. In de omgeving zijn nagenoeg geen alternatieve routes beschikbaar. Vanuit het oogpunt van een robuust wegennet is het gewenst de tunnelbuis voor tweerichtingsverkeer te gebruiken tijdens werkzaamheden. Het effect van de afsluiting zal in eerste instantie onderzocht moeten worden. Goudappel Coffeng heeft hiervoor de kennis en kunde in huis.

4 Conclusies

Wettelijk gezien is het niet verboden een enkele tunnelbuis in twee richtingen te berijden tijdens werkzaamheden. In Amsterdam wordt deze werkwijze ook in andere, veel langere, tunnels toegepast (onder andere de Piet Heintunnel). Het is hierbij echter gewenst aan de voorwaarden te voldoen, zoals beschreven staat in de aanbevelingen uit de onderzoeksrapportage, zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Als voldaan kan worden aan de voorwaarden is het, vanwege het ontbreken van een geschikte alternatieve route, gewenst een tunnelbuis beschikbaar te houden voor verkeer in twee richtingen vanuit het oogpunt van een robuust wegennet.

Bijlage 1 Bronnen

1. <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersprojecten/ijsei/>
2. <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersprojecten/ijsei/projectonderdelen-0/autotunnel/>



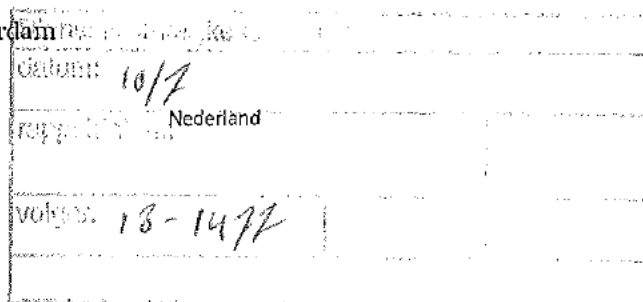
Ons kenmerk

Pagina 1/5

NS Stations

Aangetekend en per gewone post

Aan de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
p/a Directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam



Datum 9 juli 2013

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Onderwerp Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Stationseiland

Contactpersoon

Telefoon

E-mail

Geachte leden van de gemeenteraad,

Al jaren werken NS Stations (NS) en de gemeente Amsterdam (de gemeente) samen om van station Amsterdam Centraal en omgeving een goed gesmeerde reizigersmachine en een dynamisch en aantrekkelijke toegang tot de stad te maken.

De basis voor de ruimtelijke invulling van het Stationseiland wordt gevormd door het "Masterplan Stationseiland Amsterdam", dat is opgesteld in nauwe samenwerking tussen de gemeente, NS en ProRail. U heeft met dit Masterplan ingestemd bij raadsbesluit van 30 november 2005. Het Masterplan ligt ook ten grondslag aan het met uw gemeente gesloten samenwerkingsconvenant.

Op 30 mei jongstleden is het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan geeft NS, mede gelet op de gemaakte en te maken afspraken met de gemeente en het voornoemde Masterplan, aanleiding om de volgende zienswijze in te dienen.

NS benadrukt dat de zienswijze betrekking heeft op het gehele ontwerpbestemmingsplan.

1. Gemengd – 1

a) In het Stationsgebouw worden op dit moment twee zogenaamde poortvrije passages gerealiseerd. Deze vormen naast de drie reizigerstunnels die met poortjes (OVCP) worden afgesloten de verbindingen in het station tussen stadszijde en IJzijde.

In het ontwerbestemmingsplan is aan de gronden onder meer de bestemming "Gemengd - 1" toegekend. In art. 4.4.1 wordt het gebruik omschreven dat volgens deze bestemming "in elk geval" is toegestaan. In art. 4.4.1 wordt onder "c" en "d" het volgende vermeld:

- "c. binnen de bestemming dient één voor openbare fiets- en voetgangersverbinding te worden gerealiseerd;*
- d. binnen de bestemming dienen twee openbare voetgangersverbinding te worden gerealiseerd;"*

Op basis van de formulering van de aanhef van art. 4.4.1, lijkt dit artikel te verduidelijken welk gebruik "in elk geval" toegestaan is. Een dergelijke wijze van formuleren laat ruimte voor andere invullingen. De formulering van de onderdelen "c" en "d" is echter imperatief: binnen de bestemming *dienen* verbindingen te worden gerealiseerd.

NS merkt op dat een dergelijke regel strijdig is met het uitgangspunt van toelatingsplanologie. Het bestemmingsplan kan niet verplichten tot de verwezenlijking van een bepaalde bestemming. Voorts wijst NS er op dat de huidige en toekomstige voetgangersverbindingen in het stationsgebouw geen bestemming van "openbare weg", in de zin van de Wegenwet kennen. Deze verbindingen worden ook niet openbaar, doordat deze als zodanig worden aangeduid in een bestemmingsplan. In die zin is de dwingende formulering misleidend en in strijd met de rechtszekerheid.

NS behoudt zich dan ook het recht voor om haar stationsgebouw te kunnen sluiten en verzoekt uw raad de formuleringen, in het bijzonder art. 4.4.1 onder d, uit het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen.

Ten aanzien van de openbare fiets- en voetgangersverbinding (bedoeld onder art. 4.4.1 onder c) merkt NS op dat dat deze verbindingen door partijen is voorzien aan de westkant van het plangebied (in het Masterplan aangeduid als: de langzaamverkeersroute). Uit het voorgaande blijkt dat de toevoeging "openbare" in een bestemmingsplan geen effect heeft, in de zin dat de verkeersroute daarmee niet een openbare status verkrijgt. Voor zover uw raad desondanks in het bestemmingsplan deze toevoeging zou willen handhaven, verdient het uitdrukkelijk de voorkeur om op de plankaart en/of de regels te verduidelijken dat uitsluitend ter plaatse van de langzaamverkeersroute een fiets- en voetgangersverbinding is voorzien.

b) Op dit moment zijn ProRail, NS en gemeente in een afrondende fase ten behoeve van het maken van 10.000 fietsenstallingen. Binnen gemengd – 1 zijn ook zo'n ruim 1000 plekken voorzien. De locatie die daarvoor is aangewezen is de voormalige expeditieruimte aan de IJzijde die door de langzaamverkeerspassage van het station is afgesneden. Het is op dit moment echter nog niet zeker of deze stalling (met deze capaciteit) inderdaad gerealiseerd wordt. Art. lid 4.4.1 (Toegestaan gebruik) sub f stelt dat

"voor de lid 4.1 sub l genoemde functie geldt dat er minimaal 1000 fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd op maatveld".

Ook deze bepaling verdraagt zich niet met het beginsel van toelatingsplanologie en dient daarom uit het ontwerpbestemmingsplan te worden verwijderd. De bepaling is voorts onwenselijk en in strijd met de rechtszekerheid, omdat deze bepaling ten onrechte suggereert dat geen fietsenstalling mag worden gerealiseerd die plaats biedt aan bijvoorbeeld 950 (i.p.v. 1000) plekken.

2. Gemengd - 2

a) Aan de gronden waarop het Postzakkengebouw / gebouw De Oost is gevestigd (aan de oostzijde van het station) is in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming "gemengd - 2" toegekend.

Zoals hiervoor, onder 1 b), vermeld zijn de gemeente, NS en ProRail in een afrondende fase ten behoeve van het maken van 10.000 fietsenstallingen. Art. lid 5.3.1 (Toegestaan gebruik) sub c stelt echter ook hier dat:

"voor de lid 5.1 sub m genoemde functie geldt dat er minimaal 2000 fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd".

Om voornoemde redenen dient dit voorschrift uit het bestemmingsplan te worden verwijderd.

b) Een deel van de eerste bouwlaag van het Postzakkengebouw / gebouw De Oost zal bovendien (waarschijnlijk) niet als fietsenstalling gebruikt worden. Dit deel is (conform de huidige bestemming) in gebruik als kantoorruimte en NS wenst dit gebruik voort te zetten of mogelijk om te zetten tot één van de alternatieven die voor de andere delen van het gebouw worden toegestaan. Art. lid 5.3.1 (Toegestaan gebruik) sub b stelt echter dat:

"voor de in lid 5.1 sub a genoemde functie [lees: kantoor] geldt dat deze uitsluitend is toegestaan vanaf de tweede bouwlaag"

[toevoeging, NS]

NS stelt vast dat het toegestane gebruik hiermee wordt "wegbestemd". NS kent geen planologische reden om dit gebruik weg te bestemmen en heeft belang bij een positieve bestemming. Om die reden verzoekt NS deze bepaling uit het ontwerpbestemmingsplan te verwijderen. Indien deze bepaling niet wordt geschrapt en het bestemmingsplan conform het ontwerp wordt vastgesteld zal NS planschade lijden, die zij op de gemeente zal verhalen.

3. Verkeer - 1

In het Masterplan (vastgesteld bij raadsbesluit van 30 november 2005 2005) zijn terrassen en horecagelegenheden tussen de gevel en de stijpunten van de metro opgenomen. Het Samenwerkingsconvenant Stationseiland Amsterdam Centraal ondertekend door ProRail, de Gemeente Amsterdam en NS Poort op 27 januari 2010 heeft onder andere dat Masterplan 2005 als uitgangspunt.

In het bestemmingsplan keert de functieaanduiding "terras" ten onrechte niet terug, zoals in het Masterplan is voorzien en is overeengekomen met de gemeente.

Het samenwerkingsconvenant is het product van de gemeenschappelijke ambitie om Amsterdam Centraal inclusief haar directe omgeving te maken tot een kwalitatief hoogwaardige entree tot de stad, tot een efficiënte vervoerterminal voor alle vormen van Openbaar Vervoer en tot een locatie waar de verblijfskwaliteit zo prettig is dat de gebruikers graag een treintje later nemen.

De ambitie is om Amsterdam Centraal en haar omgeving te transformeren van een overstapmachine in een station:

- als een dynamisch stadsportaal, d.w.z. een aantrekkelijke en multifunctionele binnenstedelijke omgeving;
- met een optimale vervoerfunctie;
- op basis van een eigen attractieve waarde waardoor mensen zich welkom en veilig voelen op het station;
- dat gericht is op heterogene doelgroepen: inwoners, pendelaars, passanten, zakelijke reizigers, toeristen, vrije tijdbesteders;
- dat een plek wordt om te passeren én (kort) te (ver)blijven;
- dat een extra toegevoegde waarde heeft voor de stad/regio.



Terras Station Lyon, restaurant l'Est (Paul Bocuse)

Voordat het voorplein (tijdelijk) een bouwterrein werd, waren de plekken aan de gevel onder de rijtuigkap, nu tussen gevel en stijgpunt metro, een puinhoop. Fietsen werden gestald op een manier die eerder deed denken aan een stapel oud ijzer.

Nu de Noord/Zuidlijn steeds minder bouwterrein inneemt, parkeren aannemers en anderen hun bus of auto op deze plek. Ook zijn alweer vele fietsen gesignaleerd. De vrees is dat, als deze plekken geen functie krijgen die bijdragen tot een aantrekkelijk voorplein en entree van station en stad, deze ruimtes opnieuw plekken worden die continue aandacht en handhaving nodig hebben.



Met vriendelijke groet,

Kopie aan





IJdok 17 | 1013 MM Amsterdam
Postbus 10100 | 1001 EC Amsterdam
t +31 (0)20 624 68 11
f +31 (0)20 627 22 78
KvK 34372239
www.wieringa.nl

St. Cliëntengelden Wieringa Advocaten
F: van Lanschot Bankiers 63.25.75.255
IBAN Code NL42FVLB0632575255
Swift (BIC) Code FVLBNL22

OP VOORHAND PER TELEFAX: 020 – 552 28 13

Totaal aantal pagina's: 6 (excl. bijlagen)

117
1493
AANGETEKEND MET HANDTEKENING RETOUR

Aan de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Onze/Our ref:

Uw/Your ref:

Amsterdam,
10 juli 2013

Inzake: Zienswijze Rederij Lovers tegen bestemmingsplan Stationseiland

Geachte raad,

Namens Rederij Lovers B.V. gevestigd te Amsterdam, wordt de navolgende zienswijze ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland.

Kade open Havenfront oost-noordzijde

Terras/steiger

1. Al 60 jaar vaart Rederij Lovers door de grachten van Amsterdam. Het is nog het enige echte nautische familiebedrijf in Amsterdam. Inmiddels heeft Rederij Lovers een vooraanstaande positie verworven als het gaat om vervoer over water.
2. Rederij Lovers is gebruiker van een gedeelte van het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis (hierna: Koffiehuis) alsmede het bijgebouw, gelegen aan het Stationsplein 10. Een gedeelte van het Koffiehuis en het bijgebouw worden door Rederij Lovers en de Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V. gebruikt als kantoor en loket voor de verkoop van tickets en het verstrekken van informatie. Aan het water, direct achter het Koffiehuis, bevindt zich een steiger (welke tevens dienst doet als terras) waar twee rondvaarbotten van de rederij, in gebruik ten behoeve van de Museumboot/Artis Express, ligplaatsen hebben en waar passagiers kunnen op- en afstappen.
3. In het ontwerpbestemmingsplan hebben de gronden van deze steiger de bestemming 'gemengd-3' met nadere aanduiding 'terras' gekregen. Ter plaatse van het aanduidingsvlak is een terras toegestaan, echter een steiger niet. Dit is enkel toegestaan aan de oostelijke zijkant naast het Koffiehuis, welke steiger gebruikt wordt door de Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V..

4. Volstrekt ten onrechte ontbreekt nu in het ontwerpbestemmingsplan de nadere aanduiding 'steiger'. De steiger wordt sinds jaar en dag gebruikt voor het afmeren van twee vaartuigen voor de Museumboot/Artis Express en het op- en afstappen van passagiers. Het niet opnemen van de steiger en twee ligplaatsen doet geen recht aan de bestaande situatie en lijkt te berusten op een omissie. Het uitgangspunt is dat rekening wordt gehouden met bestaande rechten van de rederijen. Er zijn geen gronden om de aanwezige steiger en twee ligplaatsen niet positief te bestemmen.
5. De steiger en de twee ligplaatsen zijn voor Rederij Lovers van zeer groot belang. Rederij Lovers is voor een groot deel afhankelijk van de inkomsten die voortvloeien uit de exploitatie van de Museumboot/Artis Express. Door de wijzigingen die nu zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan zal Rederij Lovers ernstig omzetverlies lijden.
6. In het recente verleden is in overleg tussen Rederij Lovers en de gemeente bij herhaling bevestigd dat Rederij Lovers de steiger bij het Koffiehuis als zodanig kan (blijven) gebruiken met daarbij twee ligplaatsen.
7. Hiervoor wordt onder meer verwezen naar het verslag "Overleg rederijen Stationseiland" van het Projectbureau Zuidelijk IJoever d.d. 19 december 2011. Onder punt 4 van de notulen bij dit verslag staat opgenomen dat de Museumboot/Artis Express een locatie bij het Koffiehuis hebben, die ze in de toekomst behouden (**bijlage 1: verslag 19 december 2011**).
8. Zowel in het ontwerpboek Stationseiland – Prins Hendrikkade d.d. 1 januari 2012, p.85, als in het maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade d.d. 1 januari 2012 is de steiger als zodanig ingetekend met 2 ligplaatsen voor de Museumboot/Artis Express. (**bijlage 2: maaiveldontwerp 1 januari 2012**). Ook uit het voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade d.d. 14 maart 2012 blijkt de steiger en de ligplaatsen voor de Museumboot/Artis Express als zodanig te zijn opgenomen (**bijlage 3: voorlopig ontwerp maaiveld 14 maart 2012**).
9. Daarnaast blijkt ook uit het verslag "Overleg rederijen Stationseiland" van het Projectbureau Zuidelijk IJoever 19 april 2012 dat Rederij Lovers met de Museumboot/Artis Express de beschikking krijgt over een steiger met twee ligplaatsen. Op de 'indelingskaart rederijen' bij agendapunt 4 staat de steiger met de Museumboot/Artis Express (de laatste abusievelijk als Canalbus aangeduid) als zodanig ingetekend (**bijlage 4: verslag overleg 19 april 2012**).
10. Gelet op het vorenstaande verzoekt Rederij Lovers u de steiger alsnog als zodanig positief te bestemmen waarbij de steiger een niet voor het publiek toegankelijk karakter wordt toegekend. Daarbij wordt verzocht aan te sluiten bij de begrippen-systematiek zoals deze is toegepast in het bestemmingsplan 'Water'. Dit betekent dat Rederij Lovers u verzoekt ten aanzien van het steigergebruik te bepalen dat de steiger gebruikt mag worden voor het afmeren van de varende bedrijfsvaartuigen alsmede voor het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen. Dit kan geschieden door op de

verbeelding naast de aanduiding 'ste' (steiger) ook de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen. Tevens wordt verzocht op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig' op te nemen (tweemaal). Hiermee wordt recht gedaan aan de sedert jaar en dag bestaande situatie.

Kassahuisje en reclameborden

11. Rederij Lovers verzoekt u tot het positief bestemmen van het kassahuisje gelegen ten noordwesten van het Nood-Zuid Hollandsch Koffiehuis hetgeen als volgt wordt toegelicht.
12. In 1989 is in de stijl van het Koffiehuis een kassahuisje gebouwd met daarbij enkele reclameborden (**bijlage 5: foto's kassahuisje en reclameborden**). Het Koffiehuis en het kassahuisje zijn gebouwd in dezelfde stijl, zijn geschilderd in dezelfde kleur en zijn vervaardigd van hetzelfde materiaal. Door het aansluitend op het Koffiehuis te bouwen, zijn het Koffiehuis en het kassahuisje met elkaar verbonden en vormen twee delen van dezelfde eenheid/inrichting. Het kassahuisje maakt als zodanig onderdeel uit van de bouwwerken die gezamenlijk het Koffiehuis vormen.
13. Vanuit het kassahuisje werden sinds jaar en dag kaartjes verkocht voor de Museumboot. Het kassahuisje is in 1989 met kennis en instemming van het gemeentebestuur op deze locatie gebouwd en is steeds op dezelfde locatie gebleven. Voor het kassahuisje is in 28 maart 1990 een bouwvergunning aangevraagd. Deze aanvraag is niet in behandeling genomen. De gemeente wist van aanvang af van de aanwezigheid van het kassahuisje. Men had daartegen geen bezwaar, hetgeen voortkwam uit de waardering van het gemeentebestuur voor het initiatief Museumboot als toevoeging op het bestaande toeristische aanbod.
14. In de Nota kade- en oevergebruik uit 1995, par. 2, is ten aanzien van het kassahuisje het volgende beleid vastgelegd:

"In de concentratiegebieden wordt een conserverend beleid gevoerd: het bestaande kan blijven gehandhaafd, nieuwe voorzieningen zoals ticketgebouwtjes, anders dan vervangingen, worden niet meer toegestaan. Ook in de concentratiegebieden moet worden vastgesteld dat de grens is bereikt. Verdere uitbreiding zal de ruimtelijke kwaliteit onevenredig nadelig beïnvloeden".
15. Conform dit consolidatiebeleid dat voorzag in handhaving van het bestaande, is het kassahuisje verder ongemoeid gelaten. Daarbij is niet de eis gesteld dat het bestaande van een vergunning moest zijn voorzien. Het consolideren van het kassahuisje is verwerkt in het bestemmingsplan 'Noord-Zuidlijn' dat in 1998 is vastgesteld. Gekozen is om bestaande bouwwerken zonder vergunning niet van het overgangsrecht uit te sluiten.
16. Vanaf 1999 heeft Rederij Lovers met de gemeente overleg gevoerd over diverse activiteiten van de rederij op het Stationsplein met het oog op de eindsituatie ná voltooiing van de Noord Zuid-lijn. Tijdens de vergadering van de Projectgroep

Zuidelijke IJ-oever op 28 mei 2001 is ten aanzien van de periode tot het bereiken van de eindsituatie het volgende besproken:

“Lovers vraagt of het verkooppunt van de Museumboot kan blijven gehandhaafd tot aan de definitieve herinrichting van het stationsplein. Thesing geeft aan dat dit afhankelijk is van het vigerende beleid en van de projectgrenzen van de Noord-Zuidlijn, noodzakelijk bouwterrein en looproutes tijdens de bouwwerkzaamheden. Een en ander zal worden nagegaan bij de Coördinatie Stationseiland en de noord/zuidlijn”.

17. In de brief 12 juni 2001 heeft de Omgevingsmanager Noord/Zuidlijn het volgende laten weten:

“Wij hebben begrepen dat er bij u enige onduidelijkheid is of Rederij Lovers tijdens de werkzaamheden voor de tijdelijke maatregelen op het Stationsplein op haar locatie pal naast het Noord-Zuidhollandsch Koffiehuis kan blijven zitten. Bij deze kan ik u melden dat u tijdens genoemde periode gewoon op deze locatie wat betreft de werkzaamheden voor de Noord/Zuidlijn, kunt blijven zitten.”

18. Na procedures en wederom overleg met de gemeente is uiteindelijk in juli 2011 op aandringen van de hoofdinspecteur NZ-lijn (de heer Stapel) ten behoeve van werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn het kassahuisje en de reclameborden door Rederij Lovers vrijwillig van de locatie verwijderd voor de duur van deze werkzaamheden. De tijdelijke verwijdering was in afwachting van resultaten van het te hervatten overleg met het bevoegd gezag over een verkooppunt op/nabij het Stationseiland zowel voor de periode tot de eindsituatie als in de eindsituatie. Ondanks pogingen van Rederij Lovers is dit overleg (nog) niet van de grond gekomen. Het gebruik van het kassahuis en de reclameborden is niet gestaakt, doch slechts tijdelijk ten behoeve van de werkzaamheden onderbroken. De intentie van Rederij Lovers is steeds gericht gebleven op herbouw van het kassahuisje met reclameborden en hervatting van het gebruik ervan. Rederij Lovers verwijst onder meer naar haar brief d.d. 19 juli 2011 waaruit dat blijkt (**bijlage 6: brief 19 juli 2011**).
19. Aangezien het kassahuisje in het vorige bestemmingsplan al onder het overgangsrecht is geplaatst en het derhalve niet tweemaal onder het overgangsrecht kan worden geplaatst, dient het kassahuisje alsmede de reclameborden positief te worden bestemd. Het kassahuisje en de reclameborden zijn voor Rederij Lovers van groot belang voor de exploitatie van de Museumboot. Rederij Lovers verzoekt u daarom het kassahuisje en de reclameborden nu eindelijk positief te bestemmen.

Kade Open Havenfront midden-noordzijde

20. Aan de kade aan het Open Havenfront midden-noordzijde beschikte Rederij Lovers tot aan de start van de aanleg van de Noord-Zuidlijn over een eigen steiger, een kassahuisje, vlaggen en een lig- en halteerplaats voor de Artis Express en voor de reguliere

rondvaartboten. De Artis Express verzorgt al sinds eind jaren 80 een verbinding met de dierentuin Artis, met een aansluitende rondvaart als sluitstuk.

21. In het ontwerpbestemmingplan is op de verbeelding één lange steiger ingetekend. De gronden ter plaatse hebben de bestemming 'water' met als nadere aanduiding 'steiger'. Artikel 11.4.1. onder b van de voorschriften bepaalt dat aan de steigers in het Open Havenfront uitsluitend is toegestaan het aan- en afmeren van bedrijfsvaartuigen.
22. Ten aanzien van de steiger ontbreekt ten onrechte een nadere aanduiding dat de steiger ook mag worden gebruikt voor het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen. Dit kan geschieden door op de verbeelding naast de aanduiding 'ste' (steiger) ook de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen. Tevens wordt verzocht op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varend bedrijfsvaartuig' op te nemen. Daarbij kan aansluiting worden gezocht bij de begrippen-systematiek zoals deze is toegepast in het bestemmingsplan 'Water'.
23. In het Ontwerpboek Stationseiland – Prins Hendrikkade d.d. 1 januari 2012 is aangegeven dat er twee steigers komen, waarbij één steiger is bestemd voor Rederij Kooij en de andere steiger voor de Artis Express en de Canalbus. Voorts staat in het Ontwerpboek vermeld dat op de kade midden tussen de steigers ruimte is voor drie verkooppunten in afzonderlijke gebouwtjes die een gezamenlijk dak krijgen. In het verslag 'Overleg rederijen Stationseiland' d.d. 19 april 2012 heeft Rederij Lovers aangegeven het liefst zijn boot en steiger op de meest oostelijke locatie van het Open Havenfront midden-noord ("locatie C" genoemd).
24. Rederij Lovers verzoekt u het voorgaande over te nemen en het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Kade Open Havenfront west-noordzijde

Raamdsdonksteiger

25. Rederij Lovers is voorts rechthebbende op de zogeheten Raamdsdonksteiger, de steiger welke is gelegen net vóór de fietsflat in het Open Havenfront aan de west-noordzijde. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de steiger buiten het vastgestelde bestemmingplan Eerste Partiële Herziening Stationseiland – fietsflat valt. De Raamdsdonksteiger is met een hek afgegrensd en is niet voor het publiek toegankelijk. De steiger biedt twee ligplaatsen voor vaartuigen van Rederij Lovers (**bijlage 7: foto's steiger**). De Raamdsdonksteiger wordt aldus sinds jaar en dag gebruikt voor het aan- en afmeren van deze twee vaartuigen.
26. Thans fungeert de steiger als vaste ligplaats voor de DHL-boot en de waterstofboot, de Nemo H2, de enige rondvaartboot in de wereld die wordt aangedreven door waterstof. Deze innovatieve boot ligt echter al jaren stil als gevolg van het niet kunnen verkrijgen van een waterstof-tankstation op een locatie bij het water. Rederij Lovers heeft er alles gedaan om te komen tot het varen op waterstof, maar toestemming voor het verkrijgen van een tankstation is jarenlang niet afgegeven. De gemeente geeft weliswaar aan dat het

innovatieve en milieuzuinige initiatieven van rederijen wil stimuleren, maar in de praktijk blijkt daar helaas weinig van. Het komt te vaak voor dat de noodzakelijke bestuursrechtelijke medewerking van bevoegde bestuursorganen door het verlenen van de benodigde vergunningen en/of toestemmingen uitblijft. Pas zeer recent lijkt er enig schot in de zaak te komen en kan deze unieke boot alsnog gaan varen. De waterstofboot vormt tussen alle rondvaartboten op het Stationseiland een werkelijke eyecatcher. Het is daarom van hoog belang dat deze kan afmeren op het Stationseiland.

27. Ook de DHL-boot is vernieuwend en bovendien essentieel voor de conservering van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de Singelgracht aangezien het gebruik van deze boot leidt tot vermindering van verkeersbewegingen met vrachtwagens aan de grachten. Vanuit de DHL-boot worden de pakketten verder verspreid met fietskoeriers.
28. De Raamsdonksteiger waar de waterstofboot en de DHL-boot aan liggen, is op de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan niet als zodanig opgenomen. Het uitgangspunt is dat rekening wordt gehouden met bestaande rechten van de rederijen. Er zijn geen gronden om de aanwezige steiger niet positief te bestemmen.
29. Gelet hierop verzoekt Rederij Lovers u de steiger positief te bestemmen met een specifieke aanduiding in het water voor twee ligplaatsen (bijvoorbeeld door ter plaatse de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig') en waarbij de steiger een niet voor het publiek toegankelijk karakter wordt toegekend. Rederij Lovers verzoekt ten aanzien van het steigergebruik te bepalen dat de steiger gebruikt mag worden het voor afmeren van de varende bedrijfsvaartuigen. Daarbij kan aansluiting worden gezocht bij de begrippen-systematiek zoals deze is toegepast in het bestemmingsplan 'Water'.

Rederij Lovers verzoekt u met inachtneming van het vorenstaande het bestemmingsplan Stationseiland gewijzigd vast te stellen.

Hoorachtend.

Bijlagen: 7

W





Notulen

Aan

Van

Doorkiesnummer

E-mail

Locatie

PMB, Weesperstraat 432, zaal 801

Datum

19 december 2011

Agenda

1 Opening en mededelingen

heet iedereen welkom en geeft aan dat hij het de vorige keer een prettige bijeenkomst vond.

De stedenbouwkundige, is op vakantie en wordt vervangen door

Naar aanleiding van de uitgedeelde faseringsoverzichten wordt door de heer gereageerd. Hij geeft aan dat hij onaangenaam verrast is dat hij in dit overleg moet vernemen dat hij vanaf 2014 in verband met een tijdelijke voetgangersbrug moet verhuizen. De heer geeft aan dat zijn locatie langs de Middentoegangsbrug gehandhaaft kan blijven ook als de brug opengaat. Bij voorkeur blijft hij daar zo lang mogelijk liggen.

Mevrouw geeft aan dat deze schema's nog maar een indicatie zijn en dat er nog veel kan wijzigen. Iedereen kan rustig naar de faseringen kijken en de volgende keer zal de gemeente er een toelichting op geven. Over eventuele schadevergoedingen als gevolg van verplaatsingen zal het dit keer niet gaan.

2 Verslag van 19 december 2012

Het verslag wordt aangenomen met de volgende wijzigingen, op pagina 2 moet het woordje 'niet' onder punt d. komen te vervallen.

Naar aanleiding van het verslag kan worden gemeld dat het tramsporenplan inmiddels gedekt is en dat de besluitvorming kan worden ingezet. Het uitgraven van het Open Havenfront is nog niet gedekt.

3 Uitgangspunten vormgeving kassahuisjes

De tekeningen waarin de vormgeving van de kassahuisjes op staat zijn een uitvergroting van het ontwerpboek. Er zijn vier locaties op het Stationseiland die niet identiek zijn. Belangrijk voor de gemeente is dat er wel een eenheid in uitstraling en materialisatie komt. De supervisors van het project geven ook het belang aan dat het een familie van huisjes moet zijn. De kassahuisjes zullen naar verwachting een transparante uitstraling krijgen, dus veel glas. Alle huisjes hebben dezelfde oppervlakte op maaiveld als in de kade. Het dak van de huisjes ligt op zo'n 3m hoogte. De huidige opstallen zullen allen moeten verdwijnen. De gemeente heeft de programma van eisen van elke rederij nodig om stedenbouwkundig de vormgeving van de kassahuisjes vast te leggen.

Aan de hand van elke locatie worden hieronder de kassahuisjes besproken:

1. Rederij Koolj en openbaar vervoer te water

Aan de noordzijde van het open havenfront is plek voor drie kassahuisjes, elk met een grote van 55 m² bestaande uit een ruimte op maaiveld en een deel in de kade. Een van de kassahuisjes is nu gedraaid, waardoor de gevels verschillende lengtes hebben. De heer geeft aan dat het eerlijker is als iedereen dezelfde gevel krijgt.

De heer geeft aan dat het niet verstandig is om concurrenten naast elkaar te zetten. De heer ziet hier geen problemen in.

2. Rederij Lovers

De locatie van Lovers zit aan het westelijk open havenfront. De gemeente ziet bij voorkeur een gezamenlijk gebouw voor Lovers en de P1 parkeergarage. De totale oppervlakte boven en ondergronds bedraagt 200m².

De heer geeft aan dat hij zijn huidige brughuisje op de tekening mist en dat hij deze graag terugziet. De stedenbouwkundige legt uit dat het brughuisje moet verdwijnen, maar dat het hele kassahuis ter compensatie dicht bij de brug is geplaatst.

3. Rederij Holland International

Het open havenfront wordt uitgegraven waardoor er een nieuwe locatie ontstaat voor Holland International. Vooralsnog gaan we er vanuit dat er moet worden uitgegraven. De totale oppervlakte boven en ondergronds bedraagt 200m².

De heer geeft aan slecht aangetakt te zijn in het proces. Hij wil beter betrokken worden. Het idee van een familie van huisjes is prima, maar iedereen moet wel zijn eigen identiteit er in kwijt kunnen.

De heer geeft aan op dit moment twee commerciële locaties te hebben, een op maaiveld en een op de steiger. Beide locaties moeten volgens hem terugkomen.

4. Openbare steiger

De openbare steiger biedt de mogelijkheid om een huisje van 200m² te huisvesten. De kade wordt hier in graniet uitgevoerd en de kademuur wordt van rode baksteen.

De heer geeft aan dat de steiger alleen volledig neutraal en openbaar kan zijn als er geen huisje komt te staan. De heer benadrukt het gelijkheidsbeginsel. De heer geeft aan dat als er een huisje komt, hij er een claim op zal leggen. Vanwege de Noord/Zuidlijn heeft hij zijn huisje moeten verwijderen en daarbij is aangegeven dat hier nooit meer iets terug zou komen. Partijen van buiten het Stationseiland zien hier graag een welkomscentrum komen, waarin ook kaartjes mogen worden verkocht.

Om de wensen en eisen van alle partijen goed inzichtelijk te maken zal samen met bij elke rederij afzonderlijk langsgaan.

4 Rondvraag

Bij het Noord Zuid Hollands Koffiehuis hebben de Museumboot en de Artisexpress een locatie die ze in de toekomst behouden. De heer geeft aan dat dit extra locaties zijn. De heer geeft aan dat met het aantal lijndiensten dat ze draaien het niet mogelijk is om dit vanaf één steiger te doen.

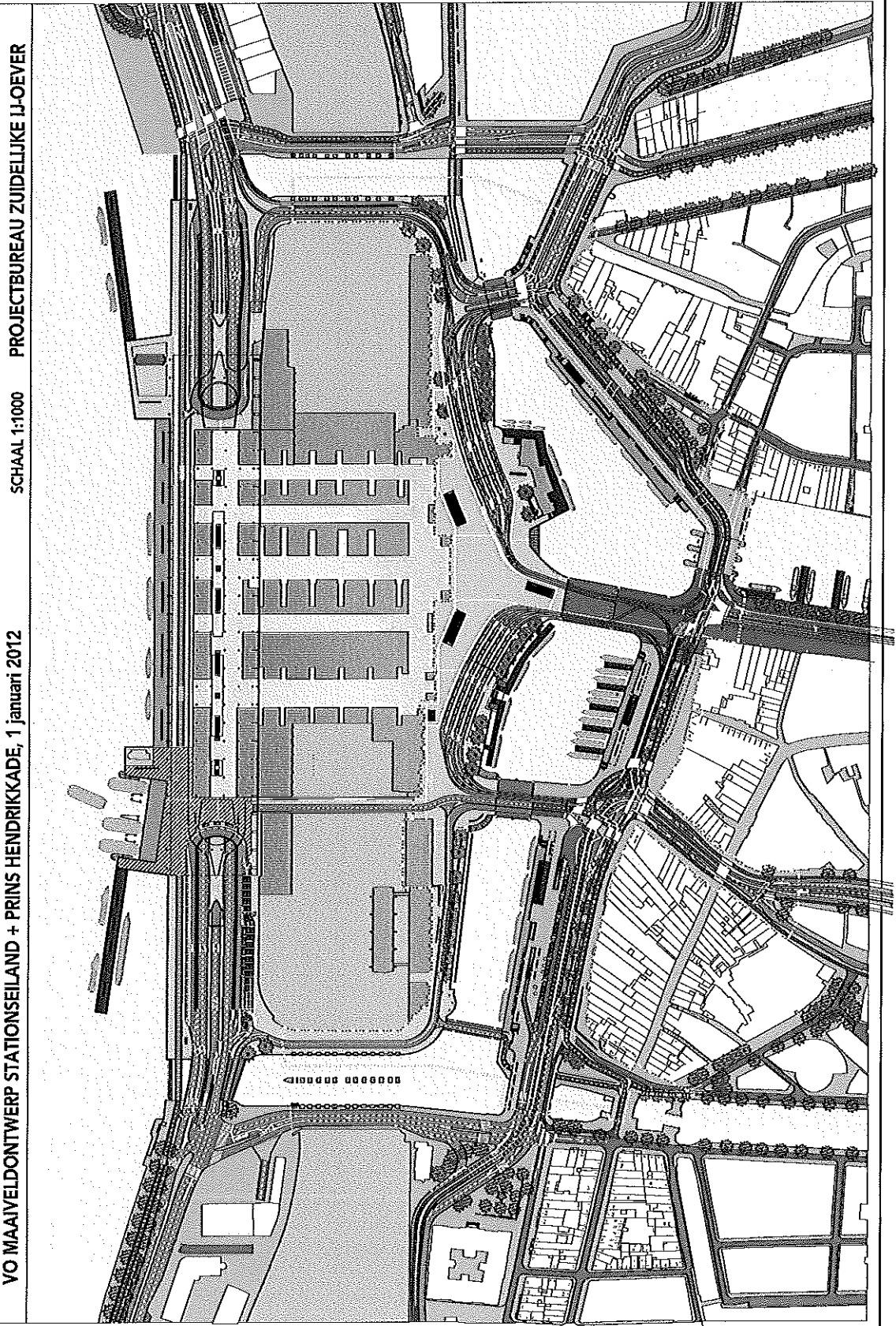
Deze volgende sessie is op **vrijdag 17 februari 2012**, van 15.00 – 17.00 uur op dezelfde locatie: ProjectManagement Bureau, Weesperplein 432, zaal 801.



PROJECTBUREAU ZUIDELIJKE IJ-OEVER

SCHAAAL 1:1000

PROJECTBUREAU ZUIDELIJKE IJ-OEVER



Legenda

voetgangersvriendelijke Stationswinkels - toegankelijk voor gehandicapten

riboan Stordonsland - keion gñs granbet

tailored Stationers' and -based.

fietspad Stationsveld - zwart asfalt
autoweg, parkeren aan linksonderzijde - zwart asfalt

2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025-2026-2027-2028-2029-2030-2031-2032-2033-2034-2035-2036-2037-2038-2039-2040-2041-2042-2043-2044-2045-2046-2047-2048-2049-2050-2051-2052-2053-2054-2055-2056-2057-2058-2059-2060-2061-2062-2063-2064-2065-2066-2067-2068-2069-2070-2071-2072-2073-2074-2075-2076-2077-2078-2079-2080-2081-2082-2083-2084-2085-2086-2087-2088-2089-2090-2091-2092-2093-2094-2095-2096-2097-2098-2099-2100-2101-2102-2103-2104-2105-2106-2107-2108-2109-2110-2111-2112-2113-2114-2115-2116-2117-2118-2119-2120-2121-2122-2123-2124-2125-2126-2127-2128-2129-2130-2131-2132-2133-2134-2135-2136-2137-2138-2139-2140-2141-2142-2143-2144-2145-2146-2147-2148-2149-2150-2151-2152-2153-2154-2155-2156-2157-2158-2159-2160-2161-2162-2163-2164-2165-2166-2167-2168-2169-2170-2171-2172-2173-2174-2175-2176-2177-2178-2179-2180-2181-2182-2183-2184-2185-2186-2187-2188-2189-2190-2191-2192-2193-2194-2195-2196-2197-2198-2199-2200-2201-2202-2203-2204-2205-2206-2207-2208-2209-2210-2211-2212-2213-2214-2215-2216-2217-2218-2219-2220-2221-2222-2223-2224-2225-2226-2227-2228-2229-2230-2231-2232-2233-2234-2235-2236-2237-2238-2239-2240-2241-2242-2243-2244-2245-2246-2247-2248-2249-2250-2251-2252-2253-2254-2255-2256-2257-2258-2259-2260-2261-2262-2263-2264-2265-2266-2267-2268-2269-2270-2271-2272-2273-2274-2275-2276-2277-2278-2279-2280-2281-2282-2283-2284-2285-2286-2287-2288-2289-2290-2291-2292-2293-2294-2295-2296-2297-2298-2299-2300-2301-2302-2303-2304-2305-2306-2307-2308-2309-2310-2311-2312-2313-2314-2315-2316-2317-2318-2319-2320-2321-2322-2323-2324-2325-2326-2327-2328-2329-2330-2331-2332-2333-2334-2335-2336-2337-2338-2339-2340-2341-2342-2343-2344-2345-2346-2347-2348-2349-2350-2351-2352-2353-2354-2355-2356-2357-2358-2359-2360-2361-2362-2363-2364-2365-2366-2367-2368-2369-2370-2371-2372-2373-2374-2375-2376-2377-2378-2379-2380-2381-2382-2383-2384-2385-2386-2387-2388-2389-2390-2391-2392-2393-2394-2395-2396-2397-2398-2399-2400-2401-2402-2403-2404-2405-2406-2407-2408-2409-2410-2411-2412-2413-2414-2415-2416-2417-2418-2419-2420-2421-2422-2423-2424-2425-2426-2427-2428-2429-2430-2431-2432-2433-2434-2435-2436-2437-2438-2439-2440-2441-2442-2443-2444-2445-2446-2447-2448-2449-2450-2451-2452-2453-2454-2455-2456-2457-2458-2459-2460-2461-2462-2463-2464-2465-2466-2467-2468-2469-2470-2471-2472-2473-2474-2475-2476-2477-2478-2479-2480-2481-2482-2483-2484-2485-2486-2487-2488-2489-2490-2491-2492-2493-2494-2495-2496-2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508-2509-2510-2511-2512-2513-2514-2515-2516-2517-2518-2519-2520-2521-2522-2523-2524-2525-2526-2527-2528-2529-2530-2531-2532-2533-2534-2535-2536-2537-2538-2539-2540-2541-2542-2543-2544-2545-2546-2547-2548-2549-2550-2551-2552-2553-2554-2555-2556-2557-2558-2559-2560-2561-2562-2563-2564-2565-2566-2567-2568-2569-2570-2571-2572-2573-2574-2575-2576-2577-2578-2579-2580-2581-2582-2583-2584-2585-2586-2587-2588-2589-2590-2591-2592-2593-2594-2595-2596-2597-2598-2599-2600-2601-2602-2603-2604-2605-2606-2607-2608-2609-2610-2611-2612-2613-2614-2615-2616-2617-2618-2619-2620-2621-2622-2623-2624-2625-2626-2627-2628-2629-2630-2631-2632-2633-2634-2635-2636-2637-2638-2639-2640-2641-2642-2643-2644-2645-2646-2647-2648-2649-2650-2651-2652-2653-2654-2655-2656-2657-2658-2659-2660-2661-2662-2663-2664-2665-2666-2667-2668-2669-2670-2671-2672-2673-2674-2675-2676-2677-2678-2679-2680-2681-2682-2683-2684-2685-2686-2687-2688-2689-2690-2691-2692-2693-2694-2695-2696-2697-2698-2699-2700-2701-2702-2703-2704-2705-2706-2707-2708-2709-2710-2711-2712-2713-2714-2715-2716-2717-2718-2719-2720-2721-2722-2723-2724-2725-2726-2727-2728-2729-2730-2731-2732-2733-2734-2735-2736-2737-2738-2739-2740-2741-2742-2743-2744-2745-2746-2747-2748-2749-2750-2751-2752-2753-2754-2755-2756-2757-2758-2759-2760-2761-2762-2763-2764-2765-2766-2767-2768-2769-2770-2771-2772-2773-2774-2775-2776-2777-2778-2779-2780-2781-2782-2783-2784-2785-2786-2787-2788-2789-2790-2791-2792-2793-2794-2795-2796-2797-2798-2799-2800-2801-2802-2803-2804-2805-2806-2807-2808-2809-2810-2811-2812-2813-2814-2815-2816-2817-2818-2819-2820-2821-2822-2823-2824-2825-2826-2827-2828-2829-2830-2831-2832-2833-2834-2835-2836-2837

Shared Space

Stadiongebouw • gebuikskinderen, wiskunde en voorstellingen

Stationsgabauer - publizistisches

SportsDirect

voetjungenvergabel - rode gebouwen klank, didonart

rijbaan = rode gebuiken klinkers, keilvormaat
 laad en losplekken / touringcartalen =
 rode gebuiken klinkers, keilvormaat

Yeastjanspersgebied - Luchtding Rode Loper, rood pontier

striped - road asphalt

Jeugd Kadet - toegelg groot formaat, granaat

openbare trappen en stoepen - grills grillet

prive trappen en stoepen [gifs hardsteen of graniet]
blindensloperoutes

water

bestaende bebouwing binnenstad

einzelne Bereiche von verschiedenen Redaktionen

strukturalist - bündeln zentraler Aussagen
gibt zusammen herbei

Lichtmuizen [gecombineerd met bovenleidingmuizen]
bovenleidingmuizen en zandraden [indirectief]

bottom - blue
pencil - blue

www.merck.com

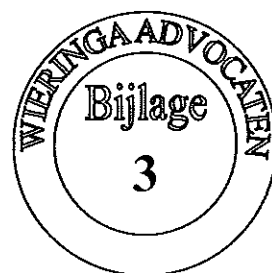
trottoirbandon - gfr's granet, 30 cm breed laagje af-en trampane,

Northland, girls' graniset

Electrolytes

— netwerk op landbouw, dierverzorging, 60 cm breed

Original

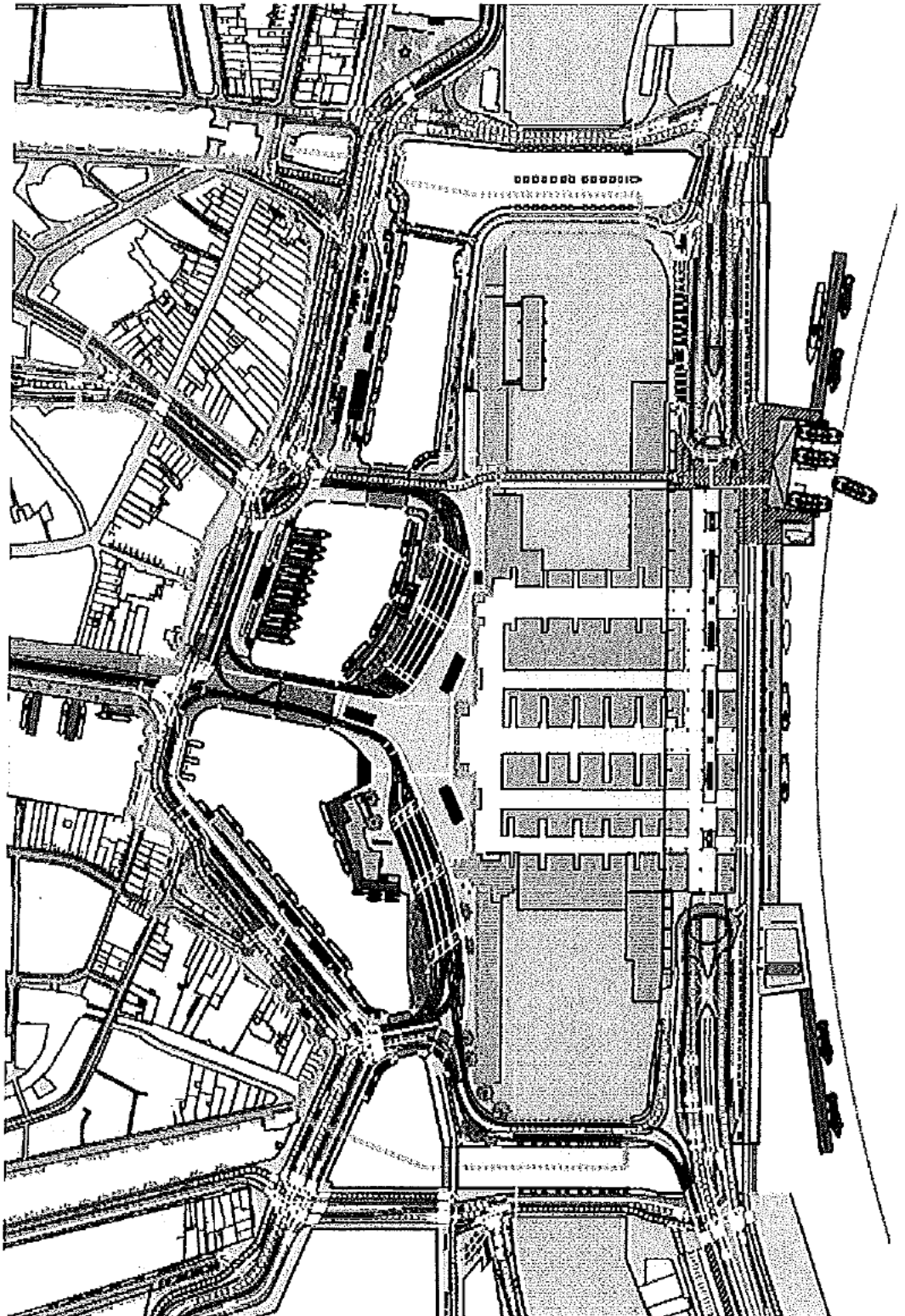


11 april 2012

Memo

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidelijke IJever
Strategie rederijen

Voorlopig ontwerp maaiveld Stationselland en Prins Hendrikkade 14 maart 2012







Notulen

Aan

Van

Doorkiesnummer

E-mail

Locatie

PMB, Weesperstraat 432, zaal Bijlmerplein

Datum

19 april 2012

Agenda

1 Opening en mededelingen

- De heer heet iedereen welkom.
- Mevrouw geeft aan dat zij per 1 juni 2012 het project zal verlaten. De heer is de nieuwe projectmanager van het Stationseiland.
- De heer heeft op 14 maart 2012 een raadsadres aan het Stationseiland verstuurd. Het Stationseiland zal zo spoedig mogelijk een antwoord aan de heer sturen.

2 Verslag

Het verslag is akkoord met de volgende opmerkingen:

- Op pagina 2 moet Holland International worden vervangen door Canalbus.
- De heer heeft aangegeven dat twee aanlegpunten onvoldoende ruimte is voor openbaar vervoer te water.
- Het "basisbedrag" onder punt 6 moet vervangen worden door "uniform tarief".

3 Plan van aanpak

Het Stationseiland heeft een plan van aanpak opgesteld om de verschillende onderdelen uit dit overleg inzichtelijk te maken en om tot afspraken te komen.

1. Indeling steiger aan het Midden Open Havenfront

De rederijen geven aan in 2012 gezamenlijk met een voorstel te komen om de indeling van de kassahuisjes en het gebruik van de steiger te bepalen.

2. Contractvorming

De heer Gerson stelt voor om op korte termijn individuele gesprekken te gaan houden met de rederijen voor een toelichting op de prijsvorming. De gesprekken hebben tot doel om de omzet en lasten van de rederijen te bepalen als basis voor de residuele grondwaarde. Het doel van de gemeente is om met een simpele aanpak en een uniforme prijs te komen voor het gebouw, de kade/steiger en het gebruik van het water.

De heer geeft aan dat de bestuurders eerder hebben aangegeven mogelijk een tender te willen organiseren voor de inrichting van de rederijen op het Stationseiland. Dit is niet de insteek van het project. De heer geeft aan dat een tender niet de juiste vorm van omgang is en dat de rederijen inmiddels veel rechten hebben opgebouwd.

De heer wil graag een redelijke prijs afspreken tussen de gemeente en de rederijen. Mevrouw vindt het belangrijk dat in de prijs wordt meegewogen dat de rederijen al jarenlang veel investeren.

Daarnaast geeft mevrouw aan dat de rederijen tot september willen nadenken alvorens met de gemeente aan tafel te gaan. De heer stelt voor dat de gemeente eind juni langs komt bij de rederijen om verder te praten over de prijsvorming.

3. Openbare steiger

Op 5 april 2012 heeft een bijeenkomst met alle rederijen van het Stationseiland en de besturen van de VEVAG en de VAR plaatsgevonden. Hierin vond een discussie plaats over het openbaar vervoer te water en het gebruik van de steiger aan het Midden Open Havenfront. Er zijn enkele rederijen die claimen oude vergunningen te hebben, waarmee ze ook het recht hebben om van deze steiger gebruik te maken. De gemeente gaat in overleg met Waternet na wat de rechten van de vergunningen van de andere rederijen zijn.

De rederijen lichten toe dat iedereen met de juiste vergunning gebruik mag maken van openbare steigers. Kaartjes kunnen op elke openbare steiger in de boot worden verkocht. Het Stationseiland werd gezien als een speciale locatie, waar veel mensen opstappen en daarom heeft de gemeente hier kassahuisjes toegestaan. Volgens de rederijen staan in het SPvE de specifieke locaties voor die rederijen die in dit gebied actief waren en zijn.

De rederijen op het Stationseiland en het project Stationseiland willen in principe geen kassahuisje of horecagelegenheid op de openbare steiger. Andere rederijen willen hier wel graag een kassahuis. In het volgende overleg met alle rederijen wordt hier over doorgesproken. De heer benadrukt dat indien er wel een kassahuis komt, hij er een claim op zal leggen.

4. Fasering

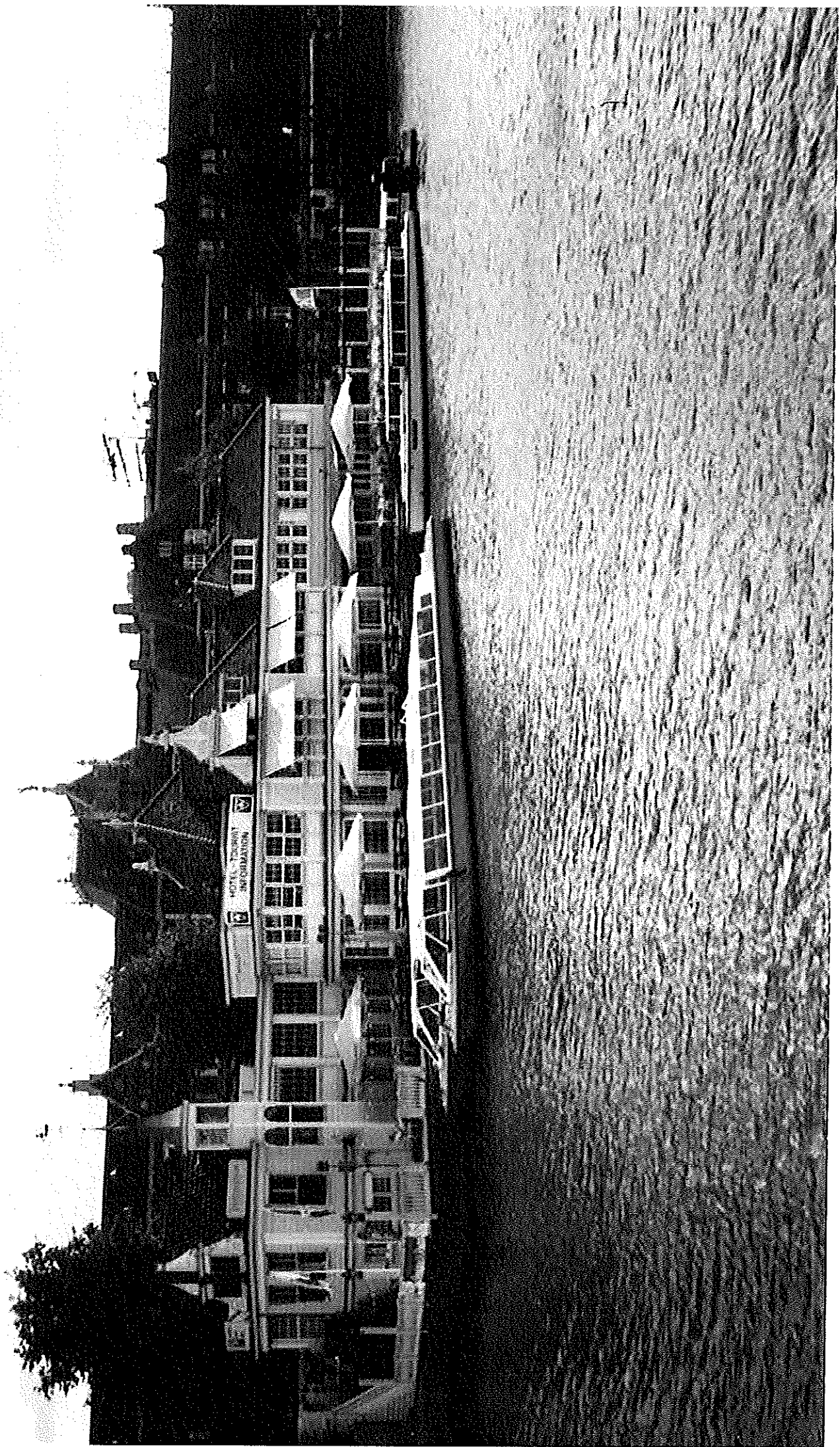
De bestuurders hebben besloten de kademuur van het natte Damrak mee te nemen in de uitvoering van de Rode Loper.

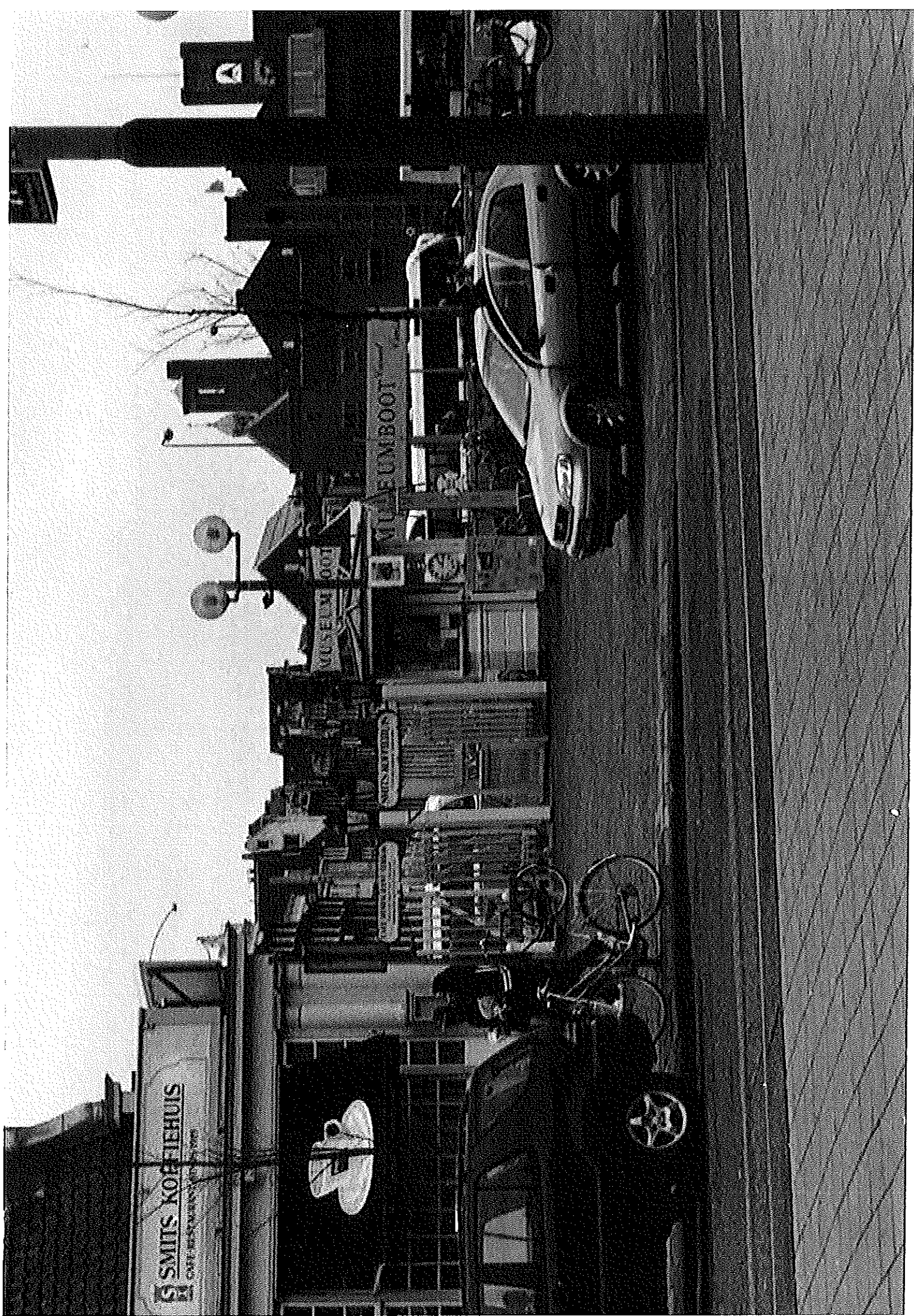
Het Ingenieursbureau Amsterdam zal dit najaar een gedetailleerdere fasering hebben van de uitvoering van het Stationseiland. Hiervoor zullen zij ook gesprekken voeren met de rederijen.

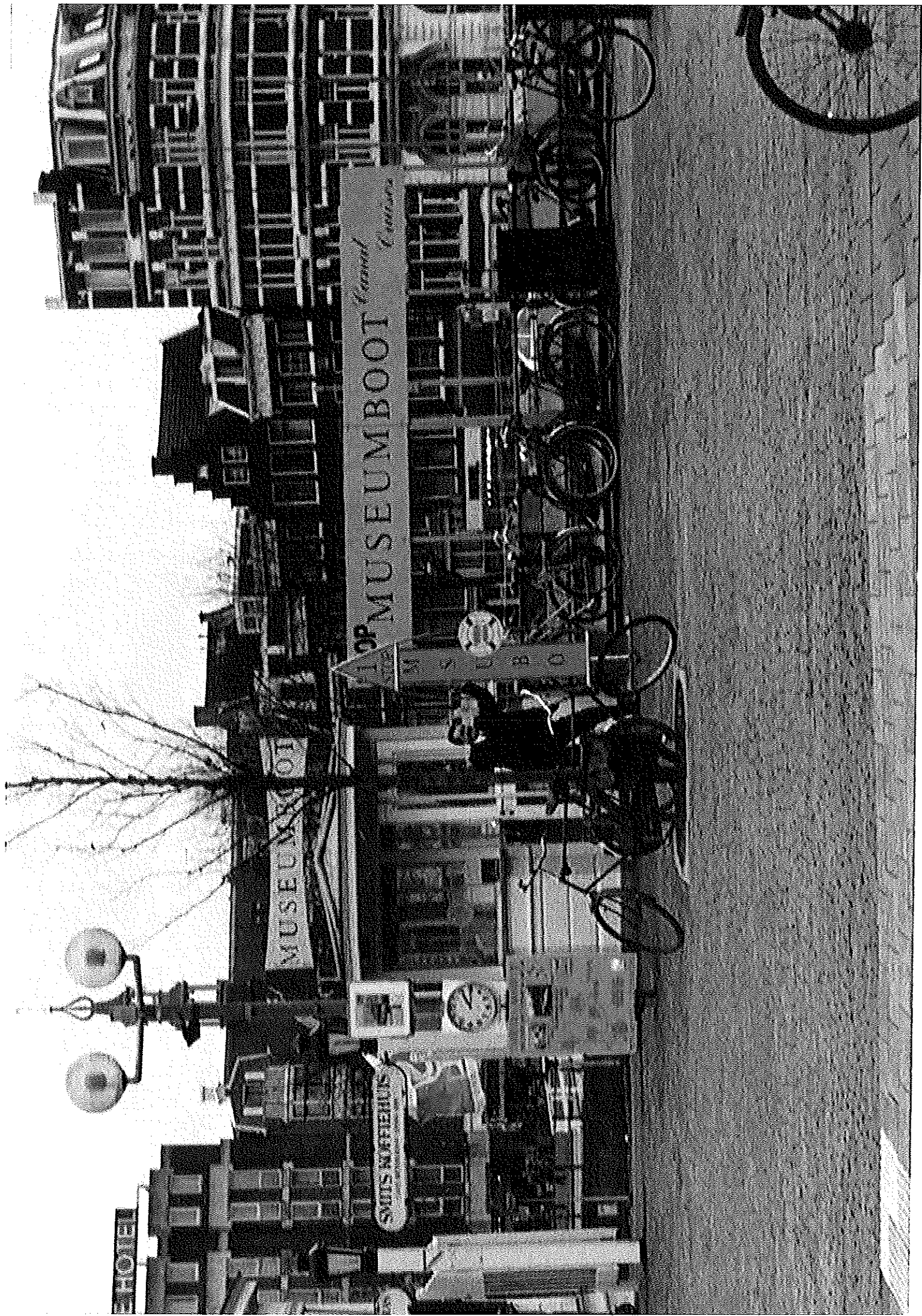
4 Rondvraag

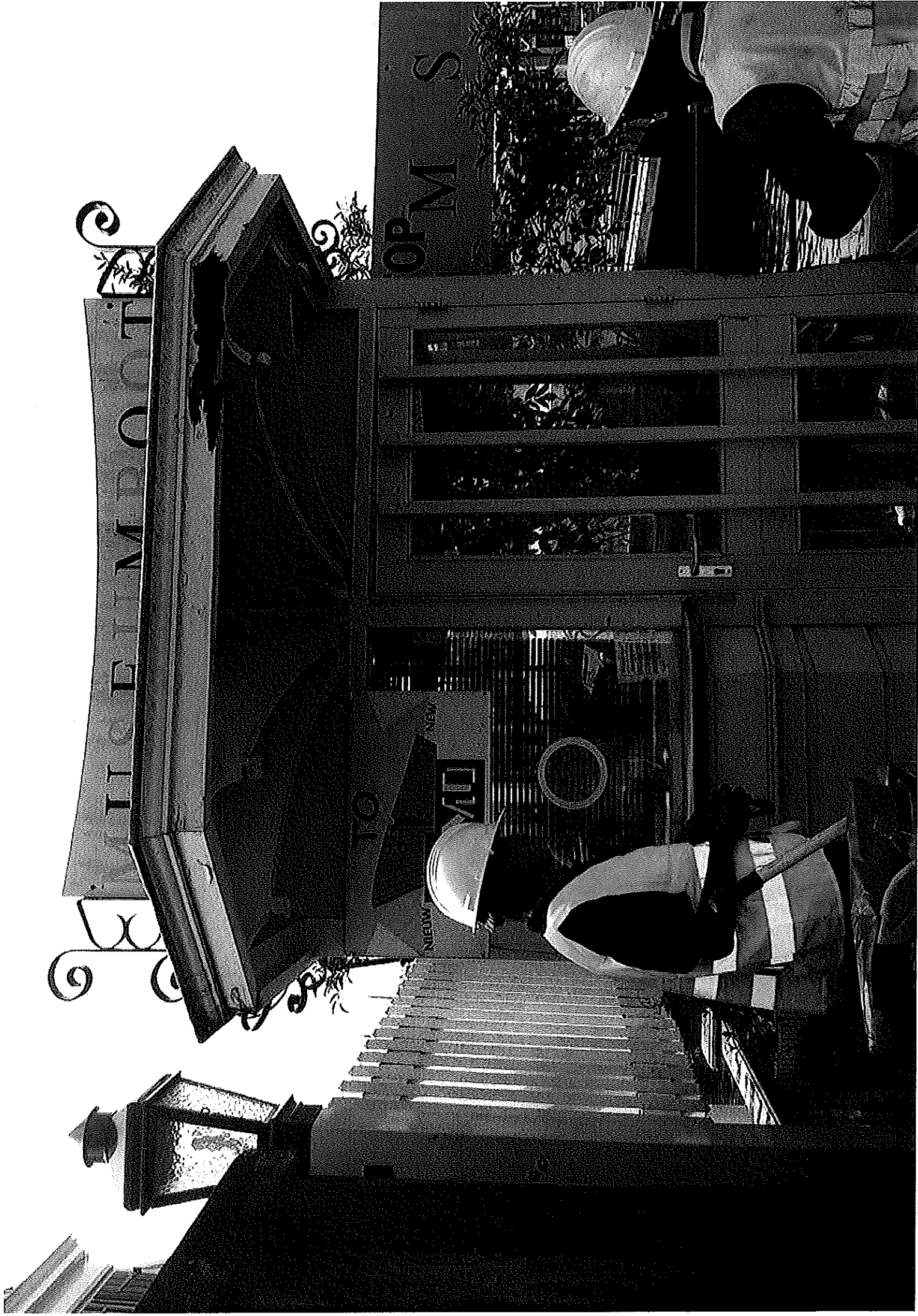
Deze volgende sessie is op **donderdag 4 oktober 2012**, van 13.00 – 15.00 uur bij PMB, Weesperstraat 432, kamer 501 (5^{de} verdieping).





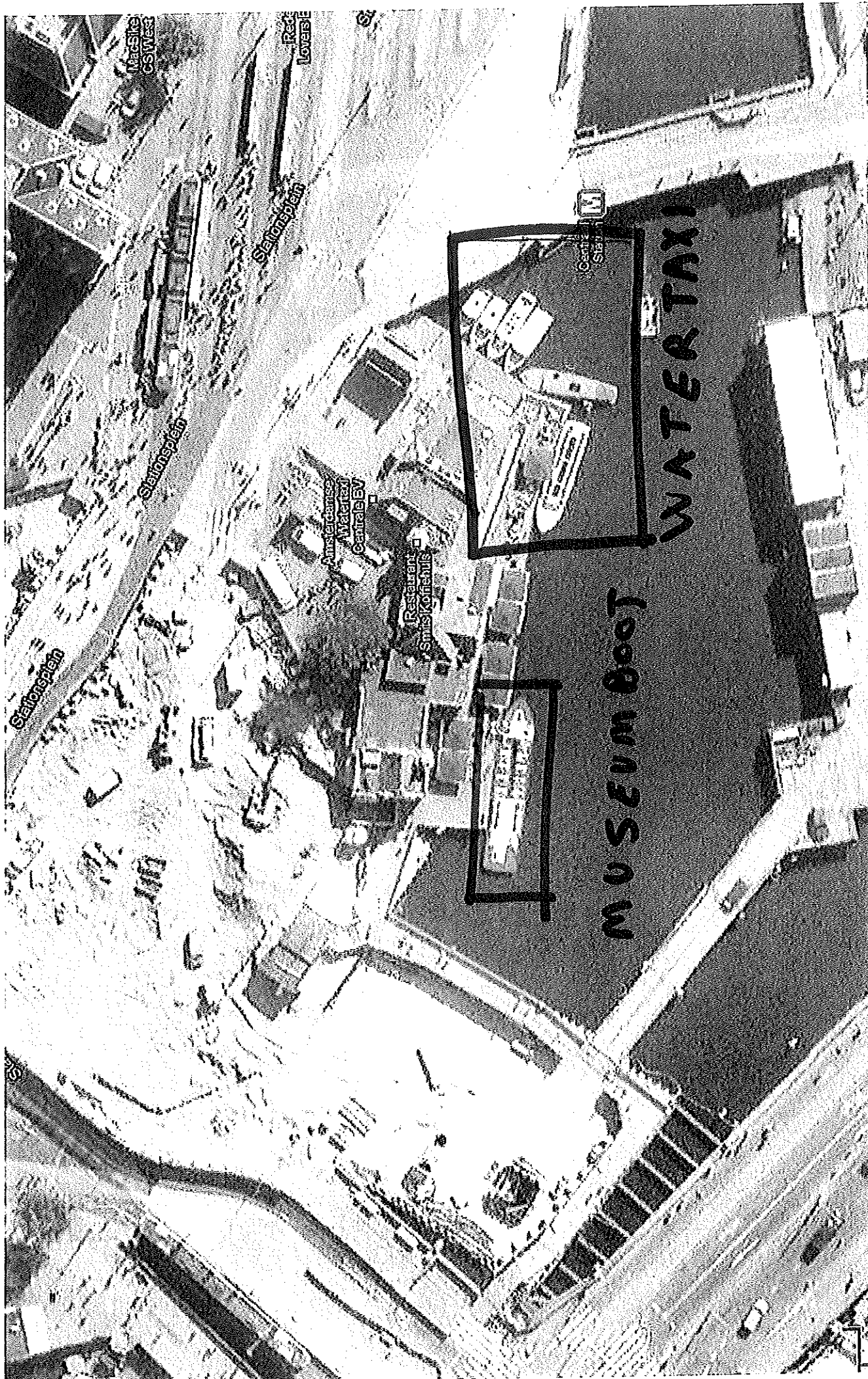








Amsterdam - 20 jul. 2011 11:52



MUSEUM BOAT

WATER TAXI

MUSEUM BOAT

WATER TAXI

Stationsplein

Stationsplein

Stationsplein

Amsterdam
Water Taxi
Centre BV

Restaurant
Smits Koffiehuis

Centrum
Stationsplein



WIERINGA ADVOCATEN

Herengracht 425-429
1017 BR Amsterdam
T: [+31] (0)20 - 624 68 11
F: [+31] (0)20 - 627 22 78
I : www.wieringa.nl
B: F. van Lanschot Bankiers
63.25.75.255 t.n.v.
Cliëntengelden Wieringa Advocaten

Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht
t.a.v. de heer
Postbus 922
1000 AX AMSTERDAM

Onze/Our ref.:

Uw/Your ref.:

Amsterdam,
19 juli 2011

Inzake: Rederij Lovers B.V./kassahuisje museumboot

Geachte heer ,

Teneinde de werkzaamheden aan de Noord Zuid-lijn niet te belemmeren heeft cliënte besloten zelf het kassahuisje en het reclamebord van de locatie te verwijderen, tenminste voor de duur van de werkzaamheden en in afwachting van resultaten van het met het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum te hervatten overleg over een verkooppunt op/nabij het Stationseiland zowel voor de periode tot de eindsituatie als in de eindsituatie.

Cliënte handhaaft het gestelde in haar faxbericht van 12 juli 2011 met name aangaande de door u aangekondigde verwijdering, die onrechtmatig is omdat deze door tijdsverloop en wijziging van relevante feiten en omstandigheden (zoals inwerkingtreding van een nieuw bestemmingsplan en nieuwe wetgeving die mede van invloed zijn op de beantwoording van de legaliseringsvraag) niet meer kan worden aangemerkt als tenuitvoerlegging van het besluit tot bestuursdwang van 8 oktober 2002.

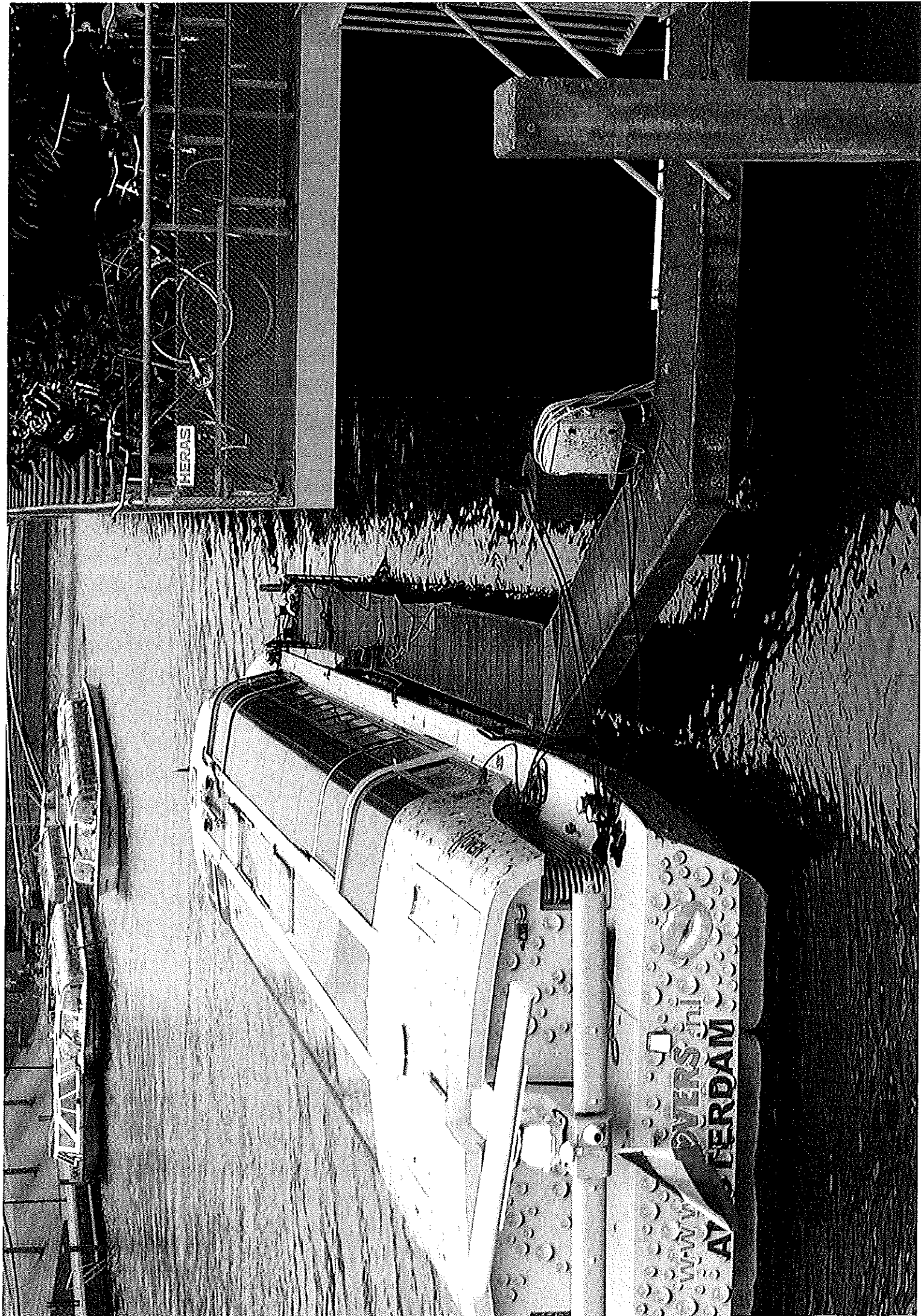
Cliënte behoudt zich derhalve ter zake alle rechten voor en voert de verwijdering onder protest eigenhandig uit. Cliënte heeft hierover inmiddels contact opgenomen met uw medewerker.

Cliënte heeft heden getracht contact op te nemen met de heer Busschbach, die door u als contactpersoon is opgegeven om toegang tot de werkplaats te regelen. Deze bleek niet aanwezig. Cliënte heeft een voicemail ingesproken.

Met vriendelijke groet,





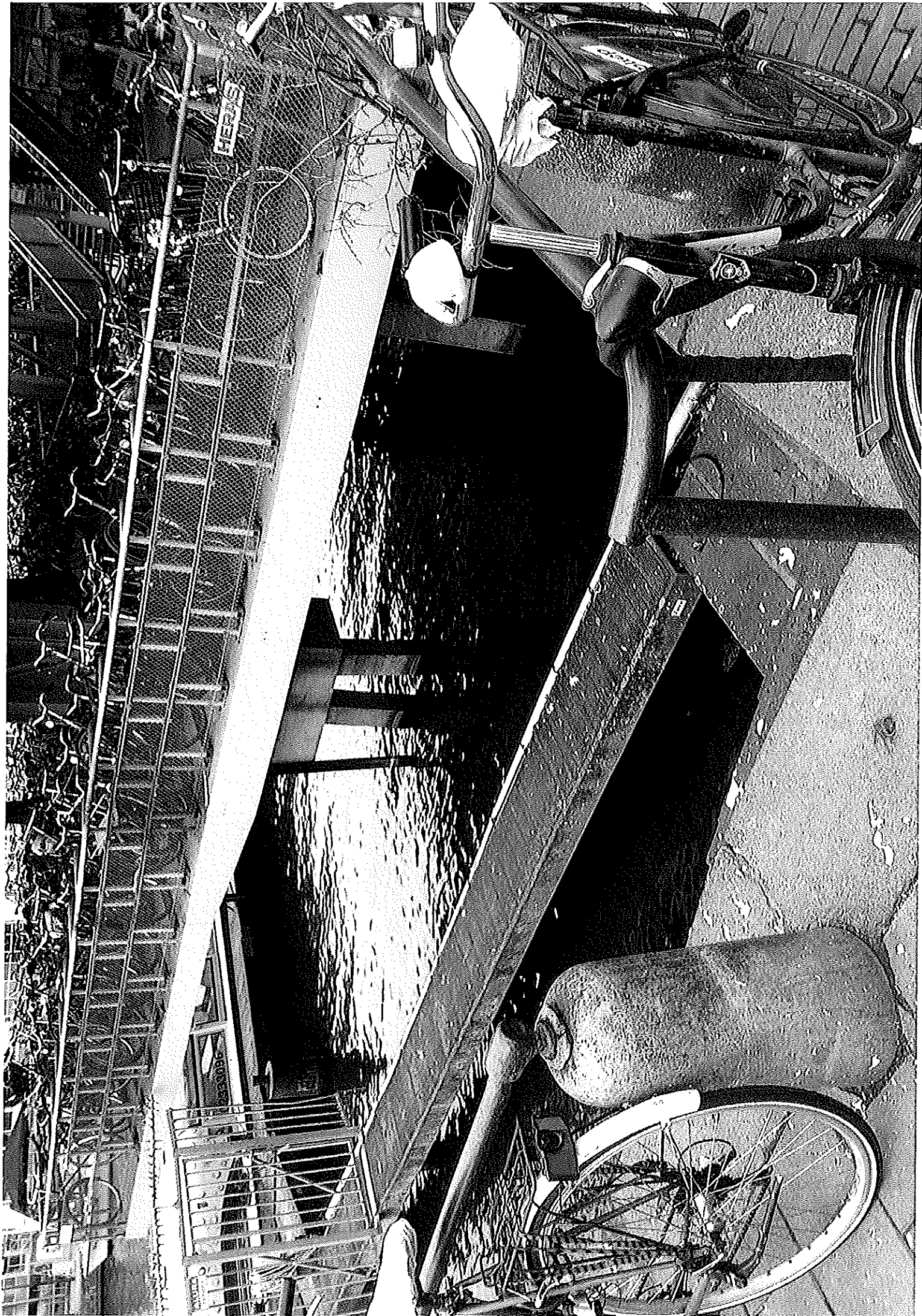












11-7
1491

Jachthavenweg 121
1081 KM Amsterdam
Postbus 75265
1070 AG Amsterdam

AANGETEKEND

Gemeenteraad van Amsterdam
de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

tevens per fax: 020-2564433

Datum 10 juli 2013
Onze ref.
Inzake zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Stationseiland

Geacht raad, geachte directeur,

Namens de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Rederij P. Kooy B.V., statfarr gevestigd in Amsterdam, wil ik bij deze gebruik maken van de geboden gelegenheid tot het indienen van een zienswijze op het Ontwerpbestemmingsplan "Stationseiland" (hierna tevens te noemen: "het Bestemmingsplan"). Cliënte kiest domicilie op mijn kantoor en zal hierna worden aangeduid als: "Rederij Kooij".

1 Bestemming Gemengd-3, steiger

- 1.1 Rederij Kooij vaart al sinds 1922 door de Amsterdamse grachten. Zij is daarmee de oudste nog bestaande Amsterdamse rederij met een historie die nauw is vervlochten met die van de stad en zijn grachten. De steigers nabij het Centraal Station van Amsterdam, om precies te zijn aan het Open Havenfront midden noordzijde, vormen voor Rederij Kooij al decennia lang een van de belangrijkste opstapplaatsen voor haar klanten. De herkenbaarheid, situering en aankleding van deze steigers is voor Rederij Kooij dan ook van niet te overschatten belang.
- 1.2 In verband met de aanleg van de Noord/Zuidlijn diende de steigerlocaties tijdelijk te worden verplaatst. De afvaartsteiger precies in het midden werd afgebroken en verhuisde naar een tijdelijke steiger aan de Middentoegangsbrug en de uitstapsteiger schoof enkele tientallen meters naar het westen op, om tijdelijk ruimte te maken voor twee concurrerende rederijen. Rederij Kooij heeft altijd op een constructieve wijze medewerking verleend aan de realisatie van de Noord/Zuidlijn. Daarbij heeft de rederij het algemeen belang dat met de aanleg van de nieuwe metro is gediend, vaak laten prevaleren boven haar eigen belang. Zo heeft Rederij Kooij ruimte gemaakt voor de tijdelijke vestiging van concurrerende ondernemingen waarvoor, in verband met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn tijdelijk andere steigers dienden te worden aangewezen.

- 1.3 De enige voorwaarde die Rederij Kooij steevast heeft gesteld aan de door haar verleende medewerking is dat, na afronding van de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn en de herinrichting van het stationsgebied, haar steigers op *exact dezelfde* locaties zou worden terug geplaatst en de rederij haar activiteiten aldaar, gelijk de voorafgaande decennia, zou kunnen continueren. Dit laatste betekent ook dat de in verband met de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn tijdelijk naar deze locatie verplaatste concurrerende ondernemingen weer zouden vertrekken en hun exploitatie vanaf hun oorspronkelijke locaties zouden voortzetten.
- 1.4 Op dit moment heeft uw gemeente het Ontwerpbestemmingsplan "Stationseiland" in procedure gebracht, waarin de steigerlocaties globaal zijn ingetekend in de vorm van een aanduidingsvlak. Dit betreft dus het gebied waarbinnen de steiger(s) wordt of worden aangelegd, waar Rederij Kooij naar toe zal terugkeren.
- 1.5 Ter plaatse van de oorspronkelijke steigerlocatie van Rederij Kooij is aan de gronden/water ter hoogte van de te bouwen steiger de bestemming "Gemengd-3 (artikel 6)" toegekend. Deze gronden zijn o.a. bestemd voor "dienstverlening". In overeenstemming met de bestemmingsomschrijving wordt in elk geval ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding "steiger" een steiger toegestaan.

Eerdere toezegging

- 1.6 In het Ontwerp Maaiveld Stationseiland is aan het Open Havenfront midden noordzijde één lange steiger ingetekend, waarbij is aangegeven dat de twee westelijke afmeerplaatsen voor Rederij Kooij zijn en de twee oostelijke voor de lijndiensten. Dit terwijl drie wethouders op rij Rederij Kooij schriftelijk hebben beloofd dat de rederij na de aanleg van de Noord/Zuidlijn zou kunnen terugkeren naar 'haar oude locatie'. Zo schreef wethouder de rederij op 29 april 2005:

"De heer Kooij kiest uiteindelijk toch voor de terugvaloptie: de oude locatie van rederij Kooij, aan de noordzijde van het Open Havenfront. Ik respecteer zijn keuze en zal deze als uitgangspunt bij de verdere planontwikkeling hanteren".

Daarna werd deze boodschap door twee achtereenvolgende wethouders herhaald.

Rederij Kooij vindt dat zij als verreweg de oudste rederij in dit gebied, na de beschreven bereidwillige medewerking en de gedane toezeggingen, het recht heeft om te eisen terug te keren naar exact de oude locaties. Tevens verwacht Rederij Kooij dat ook de concurrerende ondernemingen weer zullen gaan exploiteren vanaf de locaties waar zij voorafgaande aan de tijdelijke herinrichting hun onderneming uitoefenden. De concurrentie binnen de branche ligt namelijk vooral op het niveau van zichtbaarheid bij het impulsproduct dat de rondvaart in belangrijke mate is. In de definitieve herinrichting van het stationsgebied is derhalve alleen plaats voor de steigers van Rederij Kooij en de door uw gemeente gewenste openbare steigers.

In het bestemmingsplan zijn de te realiseren steigers als één geheel opgenomen binnen het aanduidingsvlak. Hiervoor heeft Rederij Kooij op zich begrip. Wat echter node wordt gemist is een nadere uitwerking, bijvoorbeeld in de toelichting op het bestemmingsplan, waaruit blijkt dat de gemeente de eerder gedane toezeggingen, zoals hierboven aangehaald, bij de uitwerking en het opstellen van het inrichtingsplan van het stationsgebied zal naleven.

Nu de toelichting niet rept over de historie van deze locatie en ook de met Rederij Kooij ter gelegenheid van de aanleg van de Noord/Zuidlijn gemaakte afspraken onbesproken laat, vreest Rederij Kooij dat er onduidelijkheid zou kunnen ontstaan over de bij de herinrichting van het gebied aan te leggen steigers en het exclusieve gebruik van Rederij Kooij daarvan. Het bestemmingsplan staat de bouw van een steiger ondubbelzinnig toe, het is echter voor Rederij Kooij uiteraard van groot belang dat haar rechten ten aanzien van de steigers - zoals die aan haar zijn toegezegd - gewaarborgd worden.

- 1.7 Uw Raad kan de vrees van Rederij Kooij wegnemen door, zoals eerder enkele malen door de verschillende portefeuillehouders is gedaan, in de toelichting op het bestemmingsplan te refereren aan de gemaakte afspraken en deze aldaar te bevestigen. Rederij Kooij doelt daarbij op de afspraak dat zij haar steigers na het afronden van de werkzaamheden ten behoeve van de Noord/Zuidlijn kan terugplaatsen op dezelfde locaties als deze gesitueerd waren voorafgaand aan de aanleg van de nieuwe metro.
- 1.8 Gelet op het voorgaande verzoek ik u de zienswijze van Rederij Kooij over te nemen en de toelichting op het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen. Voor zover uw Raad meent dat de zienswijze aanleiding zou moeten geven tot wijziging van de plankaart dan wel de regels van het bestemmingsplan, verzoek ik u namens Rederij Kooij de plankaart aldus te wijzigen dat de aanduiding "steiger" slechts komt te liggen op die locaties in het plangebied waar voorafgaande aan de werkzaamheden aan de Noord/Zuid lijn daadwerkelijk sprake was van steigers.

Met vriendelijke groeten.



OP VOORHAND PER TELEFAX: 020 - 552 28 13

Totaal aantal pagina's: 2 (excl. bijlagen)

AANGETEKEND MET HANDTEKENING RETOUR

Aan de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
T.a.v. de directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

11-7
1492
10 juli 2013

Inzake: Zienswijze Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V. tegen bestemmingsplan Stationseiland

Geachte raad,

Namens de Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V., gevestigd te Amsterdam, wordt de navolgende zienswijze ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Stationseiland.

Kade open Havenfront oost-noordzijde
Steiger

1. De Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V. (hierna: de Watertaxi) is huurder van het bijgebouw naast het Noord-Zuid Hollandsch Koffiehuis (hierna: Koffiehuis). Daarnaast maakt de Watertaxi gebruik van de houten steiger, gebouwd over het Open Havenfront, gelegen aan het Stationsplein. Tevens gebruikt de Watertaxi een gedeelte binnen het Koffiehuis. Het Koffiehuis en het bijgebouw wordt door de Watertaxi (alsmede door Rederij Lovers) gebruikt als kantoor en loket voor de verkoop van tickets (bijlage 1: foto's van de locatie).
2. Ten zuidoosten van het Koffiehuis, aan het water, beschikt de Watertaxi over een steiger met vijf ligplaatsen voor de zogeheten watertaxi's. De Watertaxi is sinds jaar en dag gevestigd op deze locatie. In het ontwerpbestemmingsplan hebben de gronden van deze steiger de bestemming 'gemengd-3' met nadere aanduiding 'steiger' gekregen. Ter plaatse van het aanduidingsvlak is een steiger toegestaan. Op de verbeelding, en overigens ook in de planvoorschriften, ontbreekt een aanduiding in het water dat vijf ligplaatsen ter plaatse zijn toegestaan.
3. Het niet opnemen van de nadere aanduiding 'steiger' met in het water een aanduiding dat vijf ligplaatsen ter plaatse zijn toegestaan, doet geen recht aan de huidige situatie en lijkt te berusten op een omissie. Het uitgangspunt dient te zijn dat rekening wordt gehouden

met bestaande rechten van de rederijen. Er zijn geen gronden om de vijf ligplaatsen niet positief te bestemmen. Uit de veelvuldige correspondentie die er is gevoerd tussen de Watertaxi en Rederij Lovers enerzijds en de gemeente anderzijds blijkt namelijk dat de gemeente onderschrijft dat de Watertaxi de steiger bij het Koffiehuis als zodanig kan gebruiken en aldaar vijf ligplaatsen heeft.

4. De steiger en de vijf ligplaatsen zijn voor de Watertaxi van het hoogste belang en dragen voor een belangrijk deel mee aan een succesvolle exploitatie van de onderneming. De Watertaxi is namelijk afhankelijk van de inkomsten uit de exploitatie van deze vaartuigen. Door de wijzigingen die nu zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan zal de Watertaxi ernstig omzetverlies (kunnen) lijden.
5. In het ontwerpboek Stationseiland – Prins Hendrikkade d.d. 1 januari 2012, p.85, als in het maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade d.d. 1 januari 2012 is de steiger als zodanig ingetekend met 5 ligplaatsen voor de Watertaxi (**bijlage 2: maaiveldontwerp 1 januari 2012**). Ook uit het voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade d.d. 14 maart 2012 blijkt de steiger en de vijf ligplaatsen als zodanig te zijn opgenomen (**bijlage 3: voorlopig ontwerp maaiveld 14 maart 2012**).
6. Daarnaast blijkt ook uit het verslag "Overleg rederijen Stationseiland" van het Projectbureau Zuidelijk IJoever 19 april 2012 dat de Watertaxi vijf ligplaatsen heeft. Op de 'indelingskaart rederijen' bij uit agendapunt 4 staat de steiger met de vijf ligplaatsen als zodanig ingetekend (**bijlage 4: verslag overleg 19 april 2012**).
7. Gelet op het vorenstaande verzoekt de Watertaxi u de vijf ligplaatsen op te nemen in de verbeelding. Daarbij wordt verzocht aan te sluiten bij de begrippen-systematiek zoals deze is toegepast in het bestemmingsplan 'Water'. Dit betekent dat op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water – ligplaats varende bedrijfsvaartuig' op te nemen (vijfmaal) dient te worden opgenomen. Voorts verzoekt de Watertaxi u ten aanzien van het steigergebruik te bepalen dat de steiger gebruikt mag worden voor het afmeren van de varende bedrijfsvaartuigen alsmede voor het direct en kortdurend van en aan boord laten van personen en/of goederen. Dit kan geschieden door op de verbeelding naast de aanduiding 'ste' (steiger) ook de aanduiding 'specifieke vorm van water – op- en afstaplocatie' op te nemen. Voorts wordt verzocht de steiger een niet voor het publiek toegankelijk karakter wordt toe te kennen.

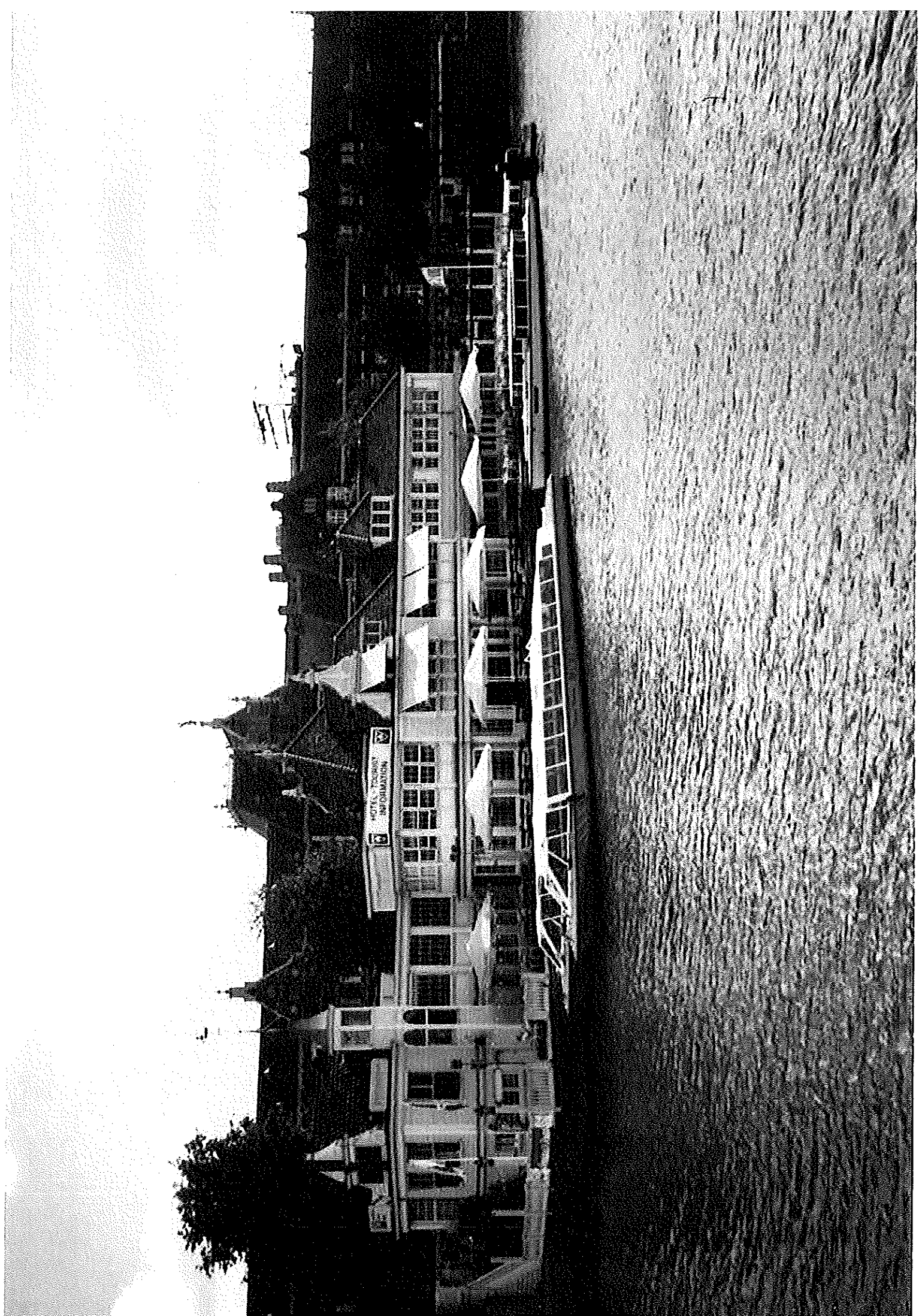
De Watertaxi verzoekt u met inachtneming van het vorenstaande het bestemmingsplan Stationseiland gewijzigd vast te stellen

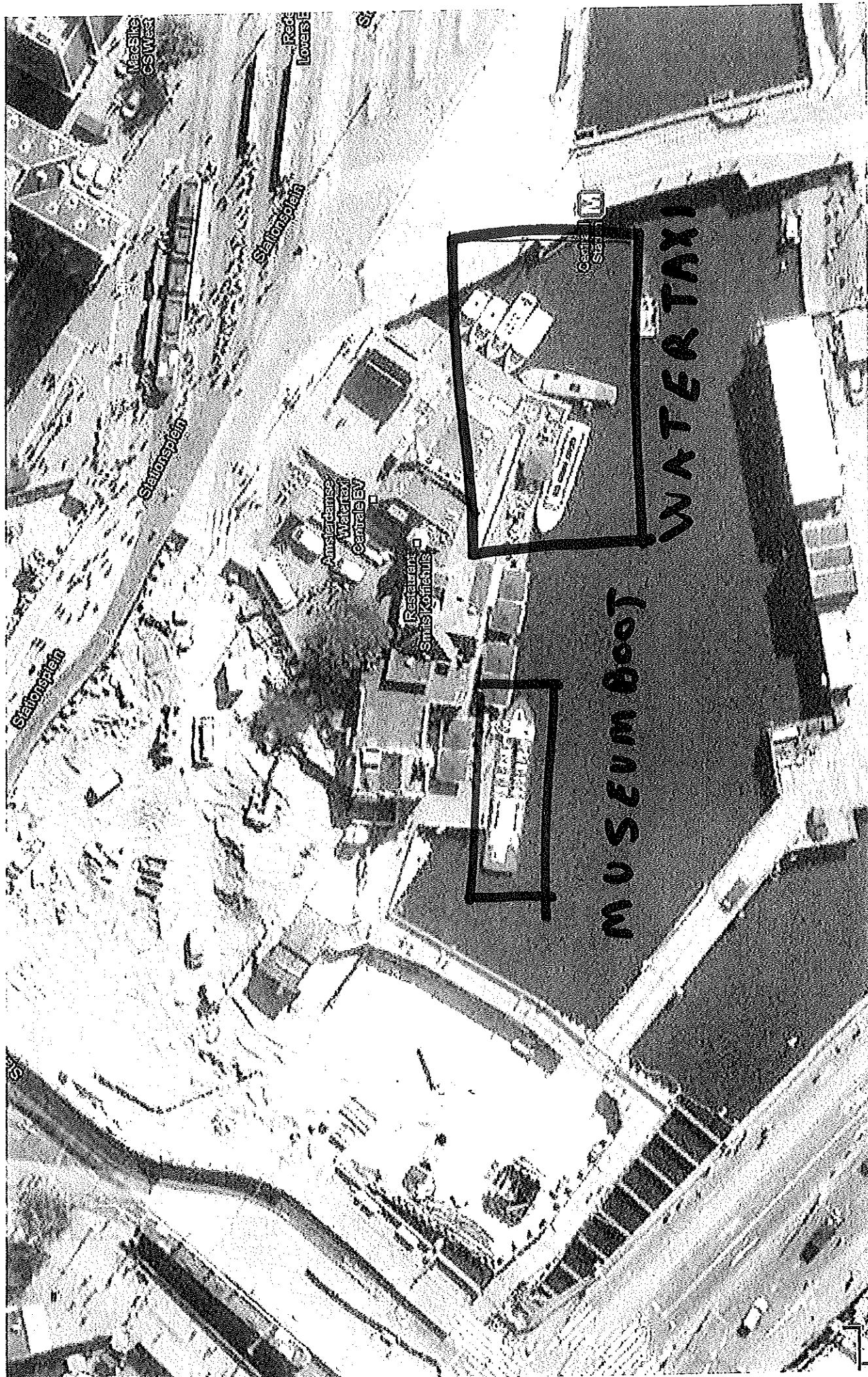
Hoogachtend,

Bijlagen: 4

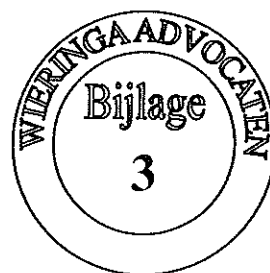
W









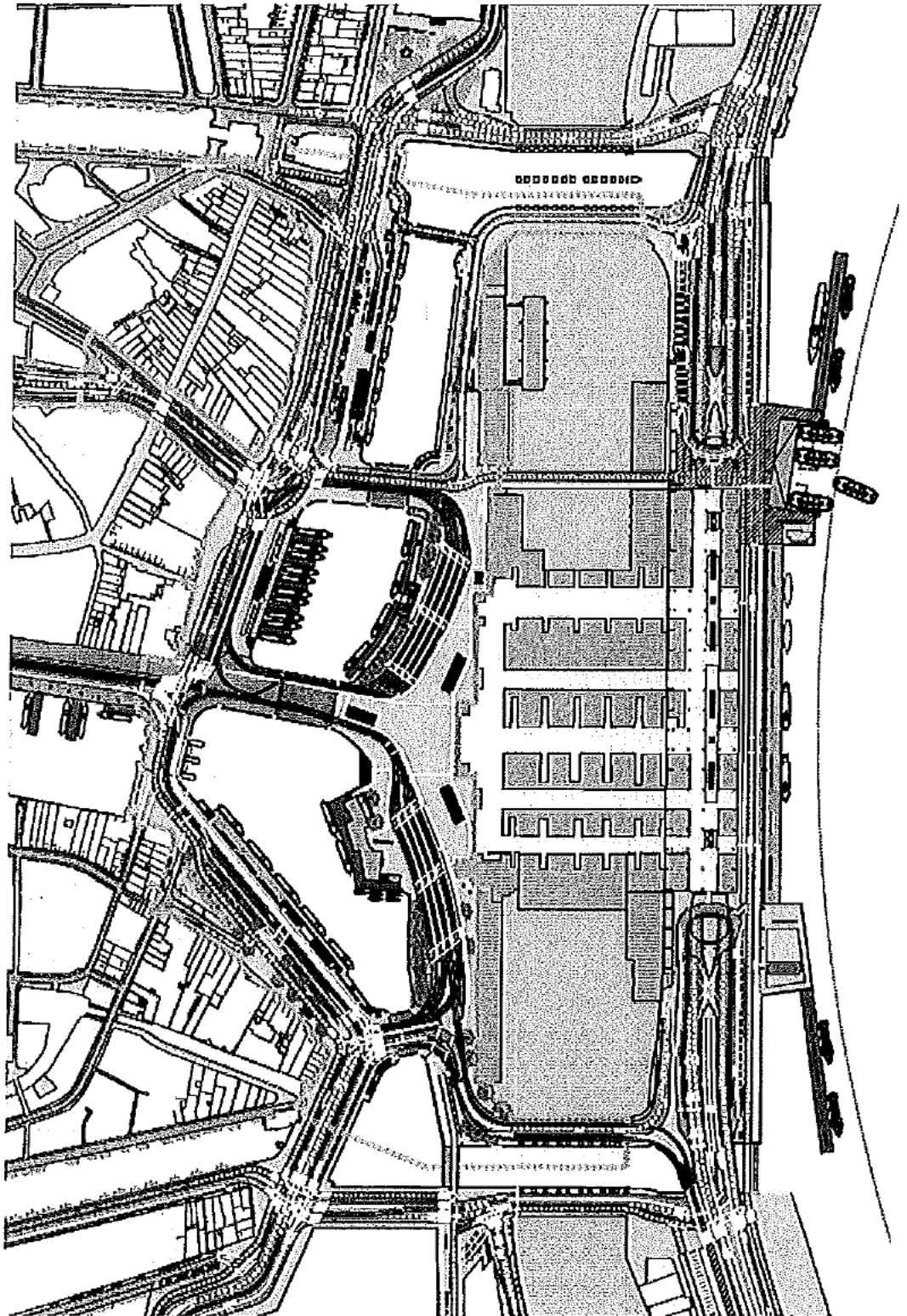


11 april 2012

Memo

Gemeente Amsterdam
Projectbureau Zuidelijke IJover
Strategie rederijen

Voorlopig ontwerp maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade 14 maart 2012







Notulen

Aan

Van
Doorkiesnummer
E-mail

Locatie PMB, Weesperstraat 432, zaal Bijlmerplein
Datum 19 april 2012

Agenda

1 Opening en mededelingen

- De heer heet iedereen welkom.
- Mevrouw geeft aan dat zij per 1 juni 2012 het project zal verlaten. De heer is de nieuwe projectmanager van het Stationseiland.
- De heer heeft op 14 maart 2012 een raadsadres aan het Stationseiland verstuurd. Het Stationseiland zal zo spoedig mogelijk een antwoord aan de heer sturen.

2 Verslag

Het verslag is akkoord met de volgende opmerkingen:

- Op pagina 2 moet Holland International worden vervangen door Canalbus.
- De heer heeft aangegeven dat twee aanlegpunten onvoldoende ruimte is voor openbaar vervoer te water.
- Het "basisbedrag" onder punt 6 moet vervangen worden door "uniform tarief".

3 Plan van aanpak

Het Stationseiland heeft een plan van aanpak opgesteld om de verschillende onderdelen uit dit overleg inzichtelijk te maken en om tot afspraken te komen.

1. Indeling steiger aan het Midden Open Havenfront

De rederijen geven aan in 2012 gezamenlijk met een voorstel te komen om de indeling van de kassahuisjes en het gebruik van de steiger te bepalen.

2. Contractvorming

De heer stelt voor om op korte termijn individuele gesprekken te gaan houden met de rederijen voor een toelichting op de prijsvorming. De gesprekken hebben tot doel om de omzet en lasten van de rederijen te bepalen als basis voor de residuele grondwaarde. Het doel van de gemeente is om met een simpele aanpak en een uniforme prijs te komen voor het gebouw, de kade/steiger en het gebruik van het water.

De heer geeft aan dat de bestuurders eerder hebben aangegeven mogelijk een tender te willen organiseren voor de inrichting van de rederijen op het Stationseiland. Dit is niet de insteek van het project. De heer Lovers geeft aan dat een tender niet de juiste vorm van omgang is en dat de rederijen inmiddels veel rechten hebben opgebouwd.

De heer wil graag een redelijke prijs afspreken tussen de gemeente en de rederijen. Mevrouw vindt het belangrijk dat in de prijs wordt meegewogen dat de rederijen al jarenlang veel investeren.

Daarnaast geeft mevrouw aan dat de rederijen tot september willen nadenken alvorens met de gemeente aan tafel te gaan. De heer stelt voor dat de gemeente eind juni langs komt bij de rederijen om verder te praten over de prijsvorming.

3. Openbare steiger

Op 5 april 2012 heeft een bijeenkomst met alle rederijen van het Stationseiland en de besturen van de VEVAG en de VAR plaatsgevonden. Hierin vond een discussie plaats over het openbaar vervoer te water en het gebruik van de steiger aan het Midden Open Havenfront. Er zijn enkele rederijen die claimen oude vergunningen te hebben, waarmee ze ook het recht hebben om van deze steiger gebruik te maken. De gemeente gaat in overleg met Waternet na wat de rechten van de vergunningen van de andere rederijen zijn.

De rederijen lichten toe dat iedereen met de juiste vergunning gebruik mag maken van openbare steigers. Kaartjes kunnen op elke openbare steiger in de boot worden verkocht. Het Stationseiland werd gezien als een speciale locatie, waar veel mensen opstappen en daarom heeft de gemeente hier kassahuisjes toegestaan. Volgens de rederijen staan in het SPvE de specifieke locaties voor die rederijen die in dit gebied actief waren en zijn.

De rederijen op het Stationseiland en het project Stationseiland willen in principe geen kassahuisje of horecagelegenheid op de openbare steiger. Andere rederijen willen hier wel graag een kassahuis. In het volgende overleg met alle rederijen wordt hier over doorgesproken. De heer Gutmman benadrukt dat indien er wel een kassahuis komt, hij er een claim op zal leggen.

4. Fasering

De bestuurders hebben besloten de kademuur van het natte Damrak mee te nemen in de uitvoering van de Rode Loper.

Het Ingenieursbureau Amsterdam zal dit najaar een gedetailleerdere fasering hebben van de uitvoering van het Stationseiland. Hiervoor zullen zij ook gesprekken voeren met de rederijen.

4 Rondvraag

Deze volgende sessie is op **donderdag 4 oktober 2012**, van 13.00 – 15.00 uur bij PMB, Weesperstraat 432, kamer 501 (5^{de} verdieping).

Mede namens andere VVE bewoners

Gemeenteraad van Amsterdam,
per adres; de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening,
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam.

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Stationseiland (en Prins Hendrikkade)

1 juni 2013

Wij willen de gemeente, en het projectbureau, complimenteren met de uitgewerkte voorstellen voor de herinrichting van het Stationseiland en de Prins Hendrikkade.

Na 10 jaar grootschalige werkzaamheden voor onze huisdeur verheugen wij ons op de afronding van de werkzaamheden en de nieuwe inrichting van het Stationseiland en de Prins Hendrikkade, zoals die ons inmiddels meer dan 10 jaar geleden zijn beloofd bij de start van de werkzaamheden en zoals gepresenteerd op de maquette in uw informatiecentrum.

We zijn echter teleurgesteld dat de nieuwe inrichting voornamelijk is gedaan met bezoekers en toeristen in het achterhoofd, en dat niet de bewoners centraal staan in de plannen.

In het algemeen willen wij stellen dat de plannenmakers weinig tot niets hebben gedaan met onze suggesties en bezwaren uit onze zienswijze op het voorlopig ontwerp van 28 maart 2011. Ook hebben de ambtenaren vragen hierover stelselmatig niet beantwoord (zoals we later zullen uitleggen).

De Gemeentelijke Ombudsman heeft hier het predikaat 'niet de schoonheidsprijs' aan toegekend in april 2013.

Wij menen dat in deze fase van de bestemmingsplannen de plannenmakers wel serieus, en in dialoog met ons, de vragen, suggesties en bezwaren moeten bespreken. In deze fase worden onomkeerbare en onherstelbare aanpassingen gedaan, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de verre omgeving. Bij de zienswijze over project 1012 hebben de ambtenaren 905 (!) van de suggesties van bewoners ongegrond verklaard. Dat is zorgwekkend.

Niet logische volgorde van het voorleggen van de bestemmingsplannen

Het ontwerp voor de Prins Hendrikkade (bij Centraal Station) zal pas in het najaar van 2013 ter visie worden gelegd, terwijl wij nu ook al een zienswijze hebben moeten indienen voor Prins Hendrikkade Oost (onderdeel van het bestemmingsplan voor Oosterdok West) en nu dus voor het Stationsplein. Het ene bestemmingsplan is niet zonder het andere bestemmingsplan te beoordelen. Juist de samenhang van maar liefst vijf plannen op en rond ons huis leidt tot ingrijpende gevolgen voor belanghebbenden.

Tegen de volgorde waarin de (ontwerp)bestemmingsplannen nu worden voorgelegd aan belanghebbenden maken wij hierbij formeel bezwaar. Wij hebben hierover een raadsadres bij de gemeenteraad ingediend (kenmerk 2013-29367).

Daarom hebben wij bezwaren, die mogelijk pas relevant zijn bij het ontwerp van de Prins Hendrikkade, ook reeds in deze zienswijze opgenomen. Wij hebben geleerd van het Rode Loper project dat je niet vaak, en niet vroeg genoeg, en op zoveel mogelijk plekken tegelijk, een zienswijze moet indienen...

Bezwaren

Wij zien veel verbeteringen, maar hebben toch ook nog vragen over, suggesties bij en bezwaren tegen onder meer de volgende zaken:

- De veiligheid van goederenvervoer over het spoor en het advies van de Brandweer Amsterdam daarover.
- De bereikbaarheid van het Centraal Station bij calamiteiten.
- Zorgen over de bevoorrading van het Centraal Station aan de voorkant.
- Geluid, geluidshinder en spelregels voor dagranddistributie.
- Nachtelijke werkzaamheden GVB.
- Illegale bouwwerken van onder meer NS op het Centraal Station.
- De knip voor het Centraal Station en de Stadshartlus en de gevolgen daarvan voor het Stationseiland en omgeving.
- De gevolgen van de bestemmingsplannen voor de luchtkwaliteit zijn niet eenduidig vastgesteld.
- Gebrek aan samenhang in het ontwerp van borden, palen, afvalbakken, bushokjes en dergelijke op en rond het Stationseiland.
- Fietsparkeren op en rond het Centraal Station.

Alvast vooruitlopend op de op het Stationseiland aansluitende plannen voor de Prins Hendrikkade:

- Het aanplanten van bomen voor de panden op de Prins Hendrikkade 85-88.
- Het verplaatsen van de halteerplekken voor touringcars naar de Prins Hendrikkade voor de St Nicolaasbasiliek, Barbizon en Prins Hendrikkade 80-86.
- De opstapplaats voor de rondvaartboten verhuist van het onbewoonde deel van de Prins Hendrikkade naar het bewoonde deel.
- Het ontbreken van adequate en dynamische laad- en losvoorzieningen bij Prins Hendrikkade 50 tot en met 90 voor onder meer thuisbelevering en horecabelevering.
- Er zijn minder parkeervoorzieningen voor bewoners in buurt door het verdwijnen van de parking tegenover Amrath Hotel.
- De aanpassing van het maaiveld en de afwatering.

Algemene zaken met betrekking tot de bestemmingsplannen:

- Planschade voor bewoners is niet onderzocht.
- Procedures rond inspraak en evaluatie.

Gevaarlijke stoffen over het spoor

Het rapport van de Brandweer (van maart 2013) over uw bestemmingsplan geeft heldere conclusies: u moet rekening houden met de in het rapport genoemde gevaren en gevolgen van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Uit uw bestemming blijkt nergens welke maatregelen u gaat nemen.

Hiermee kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld. De veiligheid voor reizigers en bewoners en ondernemers in de directe omgeving lijkt nu niet zeker gesteld.

Bereikbaarheid bij calamiteiten

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheid van het Centraal Station, maar ook het Oosterdokseiland zelf, niet voldoende is. Met een verkeersintensiteit van 0,9 op bepaalde momenten van de dag kunnen de hulpdiensten bij een calamiteit simpelweg niet bij de voorkant van het Centraal Station komen binnen de verplichte uitruktijden. Die garanties moet de gemeente kunnen geven.

Wij hebben hierover een uitgebreide zienswijze ingediend over het bestemmingsplan Oosterdok West en verzoeken u hierbij deze zienswijze ook bij uw bestemmingsplan procedure te betrekken. Wanneer daaraan behoefte mocht bestaan dan sturen wij u deze zienswijze graag toe.

Zonder garanties voor de bereikbaarheid van het Stationseiland bij calamiteiten kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Stadshartlus, de knip en de bereikbare binnenstad

De bestemmingsplannen voor de Prins Hendrikkade en Stationseiland zijn alleen maar goed te beoordelen als daarbij de plannen voor de stadshartlus (een beslissing die overigens al in 1998, 15 jaar geleden, is genomen), 'de knip' voor het Victoria Hotel en de bereikbare binnenstad worden betrokken.

Steevast melden ambtenaren bij de presentaties en informatie-avonden dat de verkeersdrukte zal afnemen. Wij zijn daarvan nog niet overtuigd, omdat de plannen in elkaar grijpen en uitgangspunten (uit nota bene 1998) zijn veranderd. Als een onderdeel in een van de vijf deel bestemmingsplannen niet door gaat, dan valt het plan als een kaartenhuis om. Bovendien zijn met name de cijfers over touringcars, die straks door het centrum moeten rijden, niet actueel.

De ambtenaren stellen expliciet en bij herhaling dat er geen knelpunten zijn te verwachten bij het Centraal Station. Het feit is dat de werking van de stadshartlus en de knip wordt betwijfeld door de mensen die iedere dag op de Amsterdamse weg zitten. Zowel de toeristensector als de EVO, de Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland hebben hun twijfels zwart op wit in hun zienswijze op de bereikbare binnenstad gemeld. Deze stukken zijn toch in uw bezit?

Het feit is dat om de geplande halteplekken te bereiken, touringcars in de toekomst via de Stadshartlus moeten rijden. Dit is zeker niet bevorderlijk voor de doorstroming en veiligheid in de binnenstad die, volgens hetzelfde stadsdeel, autoluw moet worden (vastgesteld plan 'De bereikbare binnenstad' uit 2013). Ook vrachtwagens zullen onnodig vaak het rondje door de binnenstad moeten maken.

Het ontlasten van de Munt is een van de pijlers van de nota Bereikbare Binnenstad.

Het feit is dat er op initiatief van VVD, D66 en PvdA een onderzoek komt naar de verkeerscirculatie en de toegankelijkheid van de omringende gebieden van de stadshartlus als er minder verkeer over de Munt is toegestaan. Allard Zuithoff (VVD) zegt hierover in de Stadsdeelkrant van 2 mei 2013: "We willen de gevolgen van het afknijpen van de stadshartlus via de Munt zorgvuldig uitwerken. De Kamer van Koophandel, Amsterdam City en het MKB zijn tegen." Thijs Kleinpaste (D66) steunt het verzoek naar aanvullend onderzoek. "Wij willen niet alleen dat de Munt wordt meegenomen, maar ook de omringende gebieden."

Er is stevig gerekend aan de capaciteit van het wegennetwerk in het bestemmingsplan Oosterdok West. Deze plannen blijken, uit een mail van een van uw ambtenaren van 17 mei 2013 jl, niet te zijn afgestemd met het plan voor Stationseiland. Dat is geen goede zaak.

Wij vragen ons bovendien af in Genmod2010 wel de juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. Met de stadshartlus veranderen verkeersstromen fundamenteel. Zijn dan het basisjaar 2008 en Genmod2010 wel de goede vertrekpunten voor de analyses?

Ook is de vraag waarom naar de middagintensiteit (16-18 uur) is gekeken en niet naar de veel drukker ochtendspits op de Prins Hendrikkade (en in de binnenstad).

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.

Onlangs presenteerden en Waternet het beleidskader voor het varen en afmeren in en door Amsterdam, voor passagiersvervoer en pleziervaart. In de notitie is terecht veel aandacht voor overlast, veiligheid, illegale boten, handhaving en de inzet van slimme informatietechnologie voor het verkeersmanagement op het water. Beter, en veiliger, benutten van het water zijn het credo. Maar, ziet geen kansen voor meer vracht over de gracht. Dat is onverstandig.

Maar liefst 25 procent van de oppervlakte van Amsterdam wordt ingenomen door water. Toch wordt dit water nauwelijks gebruikt voor goederenvervoer. Er is nagenoeg geen aandacht voor goederenvervoer over water in het beleidskader varen.

Het beleid 'Varen' komt niet verder dan: 'Goederenvervoer over het water, waarbij ook distributie in de stad plaatsvindt, wordt door de gemeente gezien als potentieel aantrekkelijk alternatief voor vervoer over het land. In de praktijk blijkt het om tal van redenen niet eenvoudig te zijn voor bedrijven om hier een (commercieel) aantrekkelijk product in te ontwikkelen. Daardoor is het aantal aanbieders zeer beperkt. Volumebeleid is daarom nooit nodig geweest. In deze nota zal daarom aan het goederenvervoer over het water geen (afzonderlijke) aandacht worden besteed'. De druk op het wegennet in het centrum van Amsterdam vermindert in elk geval niet.

Is dan de conclusies dat de verkeersafwikkeling op het netwerk in en rond het plangebied Oosterdok West, Prins Hendrikkade en Stationseiland voor alle modaliteiten gewaarborgd kan worden wel voldoende gefundeerd? Wij betwijfelen dit ten eerste en maken daarom bezwaar tegen vaststelling van het bestemmingsplan.

Wij menen dat het nemen van besluiten over de bestemmingsplannen nu niet zou mogen worden genomen voordat de resultaten van alle onderzoeken bekend zijn en verwerkt zijn de in bestemmingsplannen voor de bereikbare binnenstad, Oosterdok West, de Rode Loper, het Stationseiland en de Prins Hendrikkade. De bestemmingsplannen leiden tot onomkeerbare en onherstelbare veranderingen.

Veiligheid

In het algemeen vinden we dat er weinig aandacht lijkt te zijn geweest voor de veiligheid van voetgangers en fietsers op het traject Oudezijds Kolk/Damrak-ODE Brug. Het gebied kent vandaag al meerdere black spots waar we als bewoners dagelijks mee geconfronteerd worden.

Het door elkaar laten lopen van vele verkeersstromen kan niet anders dan tot meer verkeersslachtoffers leiden. Maar, dit zal ook leiden tot problemen bij calamiteiten; hoe moeten straks hulpdiensten over dit wegvak?

Bij de nota van beantwoording is aangegeven dat er juist meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers. Dat klopt op het Prins Hendrikplantsoen. Wij twijfelen echter hieraan als het om andere plekken in de binnenstad gaat.

In Centrum is 70% van de verplaatsingen per fiets, volgens van stadsdeelvoorzitter Pinxteren van Stadsdeel Centrum. De stadshartlus doorsnijdt drie keer de hoofdroute van fietsers. Twee keer de Prins Hendrikkade en een keer bij de Munt. Dan is stadshartlus, die verbonden is aan de verhuisplannen van de halteerplekken, toch een levensgevaarlijk en niet voldoende doordacht plan?

De Gelderse Kade West is nu afgesloten voor vrachtverkeer en 's avonds gaan de paaltjes omhoog voor al het andere verkeer. Knappe actie van de bewoners. Echter, er is geen handhaving op de verkeersregels. Massaal worden keerverboden, linksaf- en rechtsaf afslaan verboden en inrijverboden genegeerd. Zonder handhaving is de verkeersdoorstroming niet gegarandeerd. In het bestemmingsplan moet concreet worden aangegeven wat uw visie hierop is.

Wij stellen voor dat u de besluitvorming daarom uitstelt tot na het bekend worden van de resultaten van alle lopende, aanvullende onderzoeken en nadat partijen die elke dag in de binnenstad rijden hierover een positief oordeel geven.

Effect op luchtkwaliteit is niet eenduidig vastgesteld

Ook in 2005 heeft De Raad van State het bestemmingsplan voor de herinrichting van het 'Stationseiland' in Amsterdam afgekeurd. De Raad vond destijds dat te weinig is gekeken naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het gebied en de geluidhinder. Eerder stelde de Raad van State dat in toenmalige bestemmingsplan de norm voor maximale concentraties stikstofdioxide en zogeheten 'zwevende deeltjes' in de lucht overschreden. Ook heeft de gemeente geen rapporten voor handen waaruit blijkt dat door de herontwikkeling de luchtkwaliteit in het hele gebied aanzienlijk zou verbeteren, stelde de Raad van State. Amsterdam heeft bovendien destijds nagelaten onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting van woningen die bij de nieuwe ontsluitingsweg tussen de De Ruijterkade en de Prins Hendrikkade ten oosten van het Centraal Station liggen. Niet duidelijk is in hoeverre de nu voorliggende bestemmingsplannen nu wel aan deze eisen voldoen. Kunt u deze vraag beantwoorden?

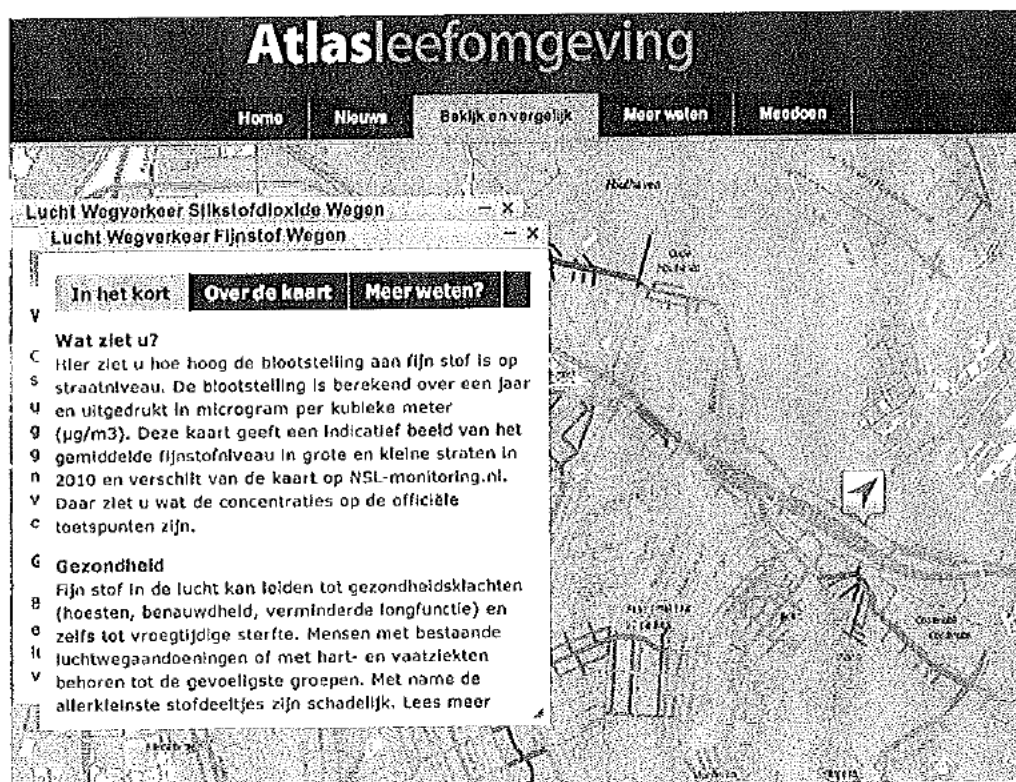
De luchtkwaliteit op de Prins Hendrikkade is een van de slechtste van Amsterdam en ligt ver onder de Europese normen. Dat weet het stadsdeel op basis van rapporten van DIVV (Rapport 'Schone Lucht' van DIVV, mei 2011). De gemeente stelt: 'Het verbeteren van de luchtkwaliteit is één van de speerpunten van het Amsterdamse stadsbestuur. De luchtkwaliteit is niet alleen belangrijk voor het milieu en de gezondheid van Amsterdammers, maar ook een essentieel onderdeel van de toekomstige economische ontwikkeling van de stad. Inzet van

de maatregelen is een stad waarin gezonde lucht, een leefbaar klimaat en economische ontwikkeling hand in hand gaan'.

In 2015 moet Amsterdam aan de Europese richtlijnen voldoen. Herhaaldelijk schrijft wethouder dat hij die doelstellingen NIET gaat halen.

Volgens de Atlas Leefomgeving is de luchtkwaliteit in mei 2013 niet voldoende. De gemeente betwist dit, zonder hiervoor het bewijs te leveren. Deze onduidelijk moet eerst worden weggenomen. Op basis van welke meetresultaten en modellen komt de gemeente tot de conclusies dat de luchtkwaliteit op en rond het Stationseiland voldoende is?

Zonder deze concrete resultaten kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.



Bevoorrading Centraal Station

NS heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan een betere bevoorrading van de winkels in het Centraal Station, maar er veranderen nu heel veel zaken op het Stationsplein en in de omgeving. De vraag is of NS het Centraal Station met de geplande groei van retail en horeca naar meer dan 100 winkels straks nog wel kan bevoorraden. Zo verdwijnt de brug ter hoogte van Prins Hendrikkade 80 waarover nu de bevoorrading aan de voorkant van het Centraal Station gebeurt. Ook de AH2GO en andere winkels worden via de voorkant benaderd. Ook kunnen straks service-organisaties als Thales, bouw-aannemers, geldtransporten, schoonmaakdiensten nauwelijks meer bij het Centraal Station komen. Vrijwel dagelijks staan er meer dan 20 busjes geparkeerd op het Stationsplein en vrijwel

niemand houdt zich aan de genoemde venstertijden. In totaal doen op drukke dagen zo'n 100 voertuigen elke dag weer de voorkant van het station aan. Dit geldt ook voor de bevoorrading van Smits Koffiehuis, de VVV, de GVB-winkel en de rondvaartondernemers op het Stationseiland.

Ook wordt het Oostelijke deel van het Stationseiland frequent gebruikt bij calamiteiten; uitval van treinen, metro en trams. Hiervoor is niet voldoende ruimte aan de achterkant van het Centraal Station.

Een echt sluitende visie op de bevoorrading (inclusief diensten) voor het Centraal Station aan de voorkant en de calamiteitenhaltes ontbreekt in het bestemmingsplan.

U zou tenminste kunnen overwegen het Stationseiland Oost niet te verkleinen, maar qua ruimte te handhaven.

Hiermee kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Geluid en geluidshinder

In de Wet geluidshinder zijn normen voor toelaatbare geluidsniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidsbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Onder een geluidszone wordt een aandachtsgebied verstaan aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waar de geluidhindernormen van de Wet geluidshinder van toepassing zijn. Omdat voor trams wettelijk geen snelheidsbeperking geldt, hebben ook wegen met een tramrails een geluidzone. In en om het plangebied Postcodegebied 1012 heeft onder meer de Prins Hendrikkade een geluidzone.

Als een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in een geluidzone mogelijk maakt, is toetsing aan de geluidnormen van de Wet geluidshinder noodzakelijk. De normstelling in de Wet geluidshinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een maximale toelaatbare geluidsbelasting of maximale ontheffingswaarde. Voor wegverkeerslawaaï zijn dit 48 respectievelijk 63 dB. Voor railverkeerslawaaï zijn deze waarden 55 respectievelijk 68 dB. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum is bevoegd hogere grenswaarden vast te stellen als uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit heeft het stadsdeel recent in 2013 nog gedaan. Voor het perceel naast ons is nu de nieuwe norm 66 Db. Helaas hebben we inspraakprocedures te laat 'gespot'.... Anders hadden we zeker een zienswijze en bezwaren ingediend.

Omdat er een grote verandering komt in de verkeerscirculatie op en rond het Centraal Station vragen wij ons af wat nu de geluidcontouren worden en of die binnen de (helaas nieuwe) norm blijven.

Zonder dit onderzoek kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Spelregels bij dagranddistributie

Dat de gemeente inzet op transport 's nachts en in de dagranden is prima. Dat ontlast de toch al drukke binnenstad. Ook het Stationseiland leent zich daarvoor (en wordt al vaak 's nachts en in de dagranden bevoorraad).

Echter de binnen Amsterdam geldende regels hiervoor worden op dit moment massaal genegeerd op en rond het Stationseiland. De aannemers houden zich niet aan de regels voor nachtelijke bevoorrading die gelden voor het Centrum! Ze werken niet met PIEK-materiaal en chauffeurs kennen de spelregels

niet: <http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone/dagranddistributie/dagranddistributie/>

Onze suggestie is de eisen voor bevoorrading buiten de venstertijden expliciet in de bestemmingsplannen voor het Stationseiland op te nemen.

Nachtelijke werkzaamheden GVB

Er wordt vele malen per jaar 's nachts gewerkt op het Stationseiland door het GVB met veel hinder voor omwonenden en de hotels.

Het GVB heeft de aangevoerde noodzaak tot werk 's nachts echter nooit aangetoond. In tegendeel, op vele dagen in het jaar wordt het tramverkeer zonder problemen omgeleid via de westelijke kant en/of worden bussen ingezet (Sinterklaas intocht, Koninginnedag, Dam-tot-Damloop, 4 mei, bij calamiteiten en draadbreken, enz). Het kan dus klaarblijkelijk wel?

Op het moment dat wij deze zienswijze schrijven vinden weer drie weken lang werkzaamheden plaats. Op dit moment overdag en in de vroege avond. Ook dit toont aan dat het dus wel. Dit heeft onze voorkeur.

De opdrachtgevers (waaronder het GVB) en aannemers deden in het verleden nauwelijks iets om de hinder van de werkzaamheden te verminderen. Zo zijn er geen alternatieve werkmethoden (bijvoorbeeld combineren van werkzaamheden, uitvoeren van werkzaamheden met meerdere ploegen tegelijk), met minder geluid, onderzocht en worden geen enkele maatregelen genomen om de geluidscontour te beperken. Zo worden geen geluidsschermen geplaatst of geluidswerende overspanningen geplaatst (zoals wel het geval is op het natte Damrak).

Onze suggestie is om in het bestemmingsplan normen op te nemen en voorstellen te doen voor aanpassingen van de tram-infrastructuur, zodat minder werkzaamheden nodig zijn en deze werkzaamheden bovendien overdag kunnen plaats vinden.

Het bestemmingsplan is een uniek moment om dit nog eens goed te overdenken met het GVB. Denk aan het dubbel en robuust uitvoeren van de wissels die gevoelig zijn slijtage en storingen.

Wij vragen u dit te bespreken met het GVB voordat u de bestemmingsplannen vaststelt. Wij hebben dit verzoek ook gericht aan het GVB.

De andere reden voor ons bezwaar tegen de bestemmingsplannen is het gebrek aan planning bij het GVB en andere partijen op en rond het Stationsplein. Werkzaamheden worden (binnen de kaders van stadsregie) niet gebundeld, maar steevast als kleine klusjes verspreid over vele dagen nachten uitgevoerd. In de periode maart-juni 2013 hebben er voor onze deur vijf majeure werkzaamheden plaats gevonden die niet met elkaar waren afgestemd. Dat is niet goed voor de leefbaarheid van de buurt. Er is geen publiek beschikbaar BLVC-plan voor de werkzaamheden, wat bij vele andere werkzaamheden in Amsterdam wel is vereist binnen de kaders van het coördinatiestelsel en, naar onze mening, ook voor werkzaamheden op en rond het Stationsplein zou moeten worden opgesteld en besproken worden met belanghebbenden.

Onze suggestie is om in het bestemmingsplan regels op te nemen over ten eerste het maximaal aantal dagen en nachten waarop gewerkt mag worden in een jaar, ten tweede wat het maximale geluidsniveau daarbij mag zijn en ten derde over de BLVC-procedures.

Illegale bouwwerken NS

In de afgelopen jaren heeft onder meer ProRail zogenoemde 'tijdelijke' gebouwen geplaatst op en rond het Stationsplein en het Centraal Station. Zo staat al enkele jaren een twee etages hoog bruin gebouw op perron 2b, direct in het gezicht van vele woningen, die daarvoor nog een mooi uitzicht hadden over het IJ. Deze werd geplaatst zonder vergunning. Die vergunning was niet nodig omdat het gebouw geen invloed heeft op de veiligheid, bereikbaarheid of leefbaarheid op en rond het Stationsplein en op het terrein van NS staat. Dit is toch uitermate vreemd.

Wij willen dat in de bestemmingsplannen expliciet wordt aangegeven dat deze, zonder vergunning geplaatste, gebouwen verdwijnen.

Meer eenheid in vormgeving

Het Stationsplein is het Ruijgoord van de ruimtelijke ordening in de binnenstad. Alles lijkt er te mogen. Beschermde gemeentelijke monumenten aan de ene kant van het plein tegenover complete verrommeling aan de andere kant van het plein. En allemaal met het excuus dat het maar tijdelijk is.

Voor ons huis kwamen het afgelopen jaar een foeilelijk felverlicht meeting point, vele nieuwe fietsenhekken (tot zelfs recht voor onze huisdeur), nieuwe witte, rode en gele borden om fietsers de weg de wijzen, kubusvormige blauwe metroborden en borden voor voetgangers. Allemaal in een verschillende stijl. Vorig jaar werden vier enorme, en compleet onnodige, blauwe bus- en trampalen geplaatst.

Onlangs bepaalde de schoonheidscommissie nog dat de spiegelgladde glijbaan naar de metro toch echt niet overdekt mag worden. Je denkt dan even dat er serieus naar de inrichting van het Stationsplein wordt gekeken. Nu staan er dus van die lelijke gele bordjes naast de metro-ingang om te waarschuwen voor

gladheid. Die welstand- of schoonheidscommissie is klaarblijkelijk nog nooit op het oostelijke deel van het Stationsplein geweest.

Beurtelings plaatsen het GVB, de NS, het streekvervoer, de stadsreiniging en de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer hun bordjes, paaltjes, bakken, hekken, rekken, lichtkranten, billboards en haltes. Zonder enige afstemming over de vormgeving en plaats, zonder enig overleg met de buurt, zonder enige informatie, zonder enige vergunning en allemaal even lelijk en misplaatst. Er zit geen enkel plan achter. Alles mag op het Stationsplein onder het motto 'tijdelijk'.

Wij vragen u hieraan meer aandacht te besteden in het bestemmingsplan, zodat verrommeling wordt tegen gegaan.

Fietsparkeren

Het Stadsdeel heeft in 2010 tijdelijk fietsstallingsplaatsen gecreëerd voor Prins Hendrikkade 86. Wij gaan er vanuit dat deze tijdelijke voorziening verdwijnt. Dit blijkt niet uit de tekeningen. Bij het Verkeersbesluit van maart 2013 zijn tevens veel fietsparkeerplekken verdwenen op Prins Hendrikkade 50-90. Fietsers parkeren nu hun fietsen elders, vaak voor onze deur. Dit brengt overlast met zich mee. Soms staan de fietsen vast aan het toegangshek tot ons pand.

De nota van beantwoording stelt dat er meer openbare inpandige fietsenstallingen komen. Op basis waarvan kan het project stellen dat dit voldoende is om nu het bestemmingsplan te kunnen vaststellen? In het bestemmingsplan wordt geheel voorbij gegaan aan het feitelijke 'gedrag' van fietsers. Die willen geen meter teveel lopen.

Met het recente verkeersbesluit op de Prins Hendrikkade bij het Barbizon kwam er een lokaal parkeerverbod voor fietsen. Nu, een week na de opening van de touringcarhalteplekken, is het al weer een puinhoop en vindt er geen handhaving plaats.

Nog afgezien van het feit dat geen enkele Amsterdamse fietser zich houdt aan dergelijke verboden, en er geen handhaving is, betekent dit dat de toch al grote en bij het stadsdeel bekende problemen met fietsparkeren op de Prins Hendrikkade en in de buurt zich enkel verplaatsen en verergeren. Dit erkent de gemeente zelf in de nota 'Meerjarenplan fiets 2012-2016': 'De fietspaden op de drukste routes in de Amsterdamse binnenstad zijn te smal voor de groeiende dagelijkse stroom fietsers. Daarnaast begint de overlast van weesfietsen en overvolle rekken rondom de stations Amsterdam Centraal, Amstel en Zuid een bereikbaarheidsprobleem te worden en kan eigenlijk echt niet meer'.

Zonder een plan voor de aanpak van de geparkeerde fietsen (en de bijpassenden maatregelen voor handhaving) leidt het bestemmingsplan tot meer chaos met in de buurt geparkeerde fietsen. Het stadsdeel heeft hiervoor geen plan gemaakt. Meer inpandige plekken (op een te grote afstand) werkt niet. Dit heeft de interne fietsparking bij de OBA wel aangetoond. Hiermee kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Aanplanten van bomen

Er zijn meerdere redenen waarom wij bezwaar maken tegen het aanplanten van meerdere bomen te hoogte van Prins Hendrikkade 86 (maar, ook elders in uw plannen). Het volgende is er feitelijk aan de hand:

- De bomen zijn historisch niet authentiek; er hebben namelijk eerder geen bomen gestaan op dit gedeelte van de Prins Hendrikkade. De bomen passen ook niet bij de eerdere plaatsing van de panden op de lijst van beschermd stadsgezicht/stedelijk monument. Bewoners mogen daarom nu geen enkele aanpassing aan de gevels doen (bijvoorbeeld de gewenste geluids- en warmte-isolatie). Door plaatsing van bomen voor dit 'beschermd stadsgezicht' doet de gemeente afbreuk aan haar eerdere doelstellingen en de enkele jaren geleden, door de gemeente vastgestelde, uniciteit van deze panden.
- Bomen zijn onveilig. Alleen al in 2012 zijn drie bomen op de Prins Hendrikkade en Gelders Kade omgewaaid met veel schade tot gevolg. Er is geen risico-analyse gemaakt.
- De bomen ontnemen de bewoners hun geweldige uitzicht op het schitterende Stationsplein en omgeving. Dat is toch wel wrang. Na 10 jaar werkzaamheden voor onze deur keken wij juist uit naar het nieuwe, en zoals reeds gestelde, prachtige uitzicht over het vernieuwde Stationsplein.
- De appartementen aan deze zijde van de Prins Hendrikkade krijgen nauwelijks tot geen zon vanwege hun ligging op het noorden. Plaatsing van bomen maakt dat de appartementen nog donkerder worden. Dit is niet goed voor het woongenot.
- De bomen worden zo geplaatst dat glasbewassing met hoogwerkers of verhuizen straks niet meer mogelijk is.
- Ook is de bereikbaarheid voor hulpdiensten in het geding in tegenstelling tot wat is gesteld in de nota van beantwoording. Ambulances en brandweer kunnen niet meer voor ons pand komen.
- Tenslotte is er geen ruimte voor de bomen. Wij vragen ons af hoe de gemeenten de bomen gaat plaatsen gezien de geplande halteplaats voor toeristenbussen en de reeds aanwezig metroingang. Er is gewoon niet voldoende ruimte voor volgroeide bomen.

Opmerking: het aantal bomen varieert van nul tot drie in de verschillende tekeningen en impressies.

Wij vragen u de geplande bomen voor Prins Hendrikkade 84-90 niet aan te planten en uit de bestemmingsplannen te verwijderen.

Toeristenbussen op Prins Hendrikkade ter hoogte van Barbizon

De gemeente en het stadsdeel heeft de besluitvorming over de verhuizing door een 'gelegenheidscommissie' laten uitwerken (op amper een A4-tje van 25 maart 2010). Hierbij geeft de toeristensector meerdere malen zelf aan niet in de plannen die ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit te geloven. Wij maken ons grote zorgen.

Bij het schrijven van deze zienswijze loopt nog een bezwaarschriftprocedure bij het Stadsdeel onder meerdere bewoners en de Maatschappij voor beter OV. Wij verzoeken u de uitspraak van de bezwaarschriftprocedure als integraal onderdeel te beschouwen van deze zienswijze.

Uit de plannen blijkt geenszins wat de exacte reden is voor de verplaatsing van de toeristenbushaltes en hieruit blijkt ook niet wat de concrete uitgangspunten hiertoe zijn. Aan de gekozen haltelocatie kleven ontegenzeggelijk veel nadelen voor de omwonenden en ondernemers en de verkeersveiligheid in het algemeen. Op geen enkele wijze blijkt of er daadwerkelijk een belangenafweging heeft plaatsgevonden en zo ja, hoe de belangen zijn afgewogen. Naar het oordeel van verzoeker heeft verweerder in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb gehandeld door de voorgeschreven belangenafweging achterwege te laten. Wij maken dus formeel bezwaar tegen de halteerplekken voor touringcars op de Prins Hendrikkade. Daarvoor zijn bovendien andere gronden, die wij vervolgens bespreken.

Er zijn betere alternatieven met meer draagvlak

Er ligt een door verkeerskundige adviseurs van Goudappel Coffeng uitgewerkt alternatief plan van de ondernemers zelf (rapport maart 2012). Hierin komen de bussen op een aangepast Prins Hendrikplantsoen, voor het Victoria bij de bestaande bootopstapplaatsen.

Dit is een doordacht plan, gemaakt door de ondernemers en Kamer van Koophandel zelf. De brochure van de ondernemers, met uitgewerkte tekeningen, bestaat uit drie alternatieven (dus er is zelfs een keuzemogelijkheid voor het Stadsdeel) en hebben rekening gehouden met onder meer met de kostenverslindende uitgraving van het water van de Prins Hendrikkade tegenover het Victoriahotel. Het belangrijkste voordeel van deze plannen is dat de touringcars in geen geval onnodig over de stadhartlus zouden moeten rijden. Wij menen dat alsnog een zorgvuldige afweging van alternatieven dient plaats te vinden voor de bestemmingsplannen kunnen worden vastgesteld.

Het stadsdeel heeft geen onderzoek gedaan naar de concrete, meetbare, gevolgen van de verplaatsing van de halteerplekken en het verkeersbesluit voor de luchtkwaliteit op het deel Prins Hendrikkade 51-90. Een verslechtering valt te verwachten, omdat veel touringcars verouderd zijn en bij het wachten hun motoren laten draaien voor de airconditioning aan boord. Dit onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, en de eerdere genoemde alternatieven, moet eerst plaats vinden voordat de bestemmingsplannen worden vastgesteld.

Wij stellen dat de gemeente eerst opnieuw nader onderzoek moet doen naar deze bezwaarpunten, voordat het bestemmingsplan voor Stationseiland en Prins Hendrikkade kan worden vastgesteld.

Capaciteit is niet voldoende

Verplaatsing van de halteerplekken naar de Prins Hendrikkade ter hoogte van de St. Nicolaasbasiliek is, op korte en op lange termijn, geen gewenste, en geen duurzame, oplossing voor het probleem met touringcars in de stad. Bovendien is het aantal geplande halteplaatsen veel te klein voor de enorme stroom bussen

van en naar het Stationsplein. Dat stellen de betrokken ondernemers in meerdere documenten die het stadsdeel heeft.

Ook verladersorganisatie EVO en Transport en Logistiek Nederland hebben grote vraagtekens gezet bij de werking van de stadshartlus (die ten grondslag ligt aan het gekozen alternatief voor de halteerplekken!) tijdens de inspraakronde over 'de bereikbare binnenstad' (zie de betreffende documenten inspraakronde nota 'De bereikbare binnenstad').

Vanuit verkeerskundig perspectief is over de stroom toeristenbussen duidelijk nog niet voldoende nagedacht. De cijfers in rapporten als 'Notitie Touringcarbeleid-Amsterdam 2012-2020' (DIVV, juni 2012) en 'Touringcaronderzoek Amsterdam 2010-2011' zijn gebaseerd op invalide verkeerskundige meetmethoden, zijn verouderd, geven geen compleet beeld van het aantal bussen op piekmomenten, maken geen onderscheid naar soort touringcar (herkomst, bestemming, doel van bezoek aan binnenstad) en de cijfers in de rapporten spreken elkaar veelvuldig tegen.

Een lange termijn visie van de gemeente op toeristenbussen naar en in de binnenstad is vastgesteld. Echter dit beleid is fragmentarisch; er ontbreken bijvoorbeeld concrete lange termijn prognoses over aantallen, een economische waardering van specifieke touringcarstromen en andere maatregelen als vignetten en milieuzones. Tevens ontbreken de noodzakelijke systemen voor dynamisch verkeersmanagement die noodzakelijk zijn voor een goede in- en doorstroming van touringcars in Amsterdam. Dit is een noodzakelijk voorwaarde voor het functioneren van onder meer de stadshartlus en halteerplekken in de stad.

Met dit fragmentarische touringcarbeleid als uitgangspunt kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Er is maar een conclusie: de behoefte aan halteerplekken en de noodzakelijke capaciteit van de halteerplekken op de Prins Hendrikkade is niet in kaart gebracht of onderbouwd door het stadsdeel of DIVV. Het verkeersbesluit is daarmee onzorgvuldig.

Met de in overhaast genomen tijdelijke maatregel in het Verkeersbesluit van maart 2013 is de verkeersdoorstroming op en rond de Prins Hendrikkade niet gegarandeerd en daarmee de veiligheid voor andere weggebruikers in het geding.

Dit bevestigen ondernemer uit de sector in meerdere documenten. Canal Bike ondernemer stelt in de inspraaknota over de Rode Loper: 'Ondernemers gaan niet met oplossing akkoord, het probleem wordt over heg gegoooid. De plekken bij Barbizon moeten er zeker komen, maar zijn volstrekt onvoldoende om de bereikbaarheid van rederijen, winkels, horeca en excursiebedrijven te garanderen. Dit resulteert in halteren op de weg. De plekken zijn wel van belang, maar niet als compensatie voor het Damrak. Ze zijn een deel van de compensatie voor de wegvallende plekken op het Prins Hendrikplantsoen. Bovendien moeten er meer touringbusplekken komen'.

Deze bezwaren zijn eerder door ondernemers, bewoners en andere betrokkenen aangebracht bij onder meer het project Stationseiland (zie de documenten bij het

voorlopig ontwerp Stationseiland), maar niet verwerkt in de bestemmingsplannen.

Wij menen dat hiermee de bestemmingsplannen niet kunnen worden vastgesteld.

Er ligt een kort rapport van DHV over de veiligheid bij Barbizon van 20 maart 2013. Deze is u hopelijk bekend. De veiligheid is niet voldoende en aanvullende maatregelen zijn nodig. Wij kunnen niet beoordelen of deze allemaal nu worden genomen en of DHV nu wel vindt dat het veilig is.

Wij menen dat ook hiermee de bestemmingsplannen niet kunnen worden vastgesteld.

Overlast van in- en uitstappende toeristen

Ervaring bij de halte bij het Victoria Hotel is dat bussen er op drukke dagen twee rijen dik wachten, met hun stinkende motoren aan vanwege de airco, wildplassers en horden schreeuwende toeristen die op de stoep staan en afval en peuken achter laten. Handhaving vindt nu niet plaats bij Damrak en Victoria Hotel. De door de sector ingeschakelde stewards werken niet s' avonds en buiten het toeristenseizoen.

Met het verkeersbesluit krijgen bewoners en ondernemers te maken met dagelijks (in het seizoen) honderden in- en uitstappende bussen met vele duizenden toeristen. Dat kan niet anders dan tot overlast en meer criminaliteit leiden voor bewoners en ondernemers. Het stadsdeel gaat hieraan volledig voorbij.

Nachtelijke overlast

's Nachts is juist de inzet van stewards nodig, maar is die inzet niet geregeld. 's Nachts is straks de meeste overlast van in- en uitstappers (als de horeca niet open is, vuil op straat en wildplassers) en de bekende gele hesjes met hun schelle fluitjes het verkeer moeten regelen. Niet alleen de bewoners van de alle appartementen op de Prins Hendrikkade, maar ook de hotels (en hun gasten) zullen veel last krijgen van de bussen die 's nachts de halte aan gaan doen.

Handhaving is niet gegarandeerd

Het stadsdeel beroept zich bij de plannen voor de touringcars halteplekken op handhavers ('stewards') overdag die worden gefinancierd door het bedrijfsleven. Hiermee biedt het stadsdeel geen enkele concrete, lange termijn, belofte aan mij als bewoner. De financiering van het steward project na 2013 is NIET geregeld. Dit heeft de Voorzieningenrechter in kort geding ook vastgesteld op 10 mei 2013. Ik neem aan dat deze stukken in uw bezit zijn. Hierin noemt de Voorzieningenrechter tal van zaken die van belang zijn voor de bestemmingsplannen Stationseiland, Oosterdok West en Prins Hendrikkade.

Bovendien hebben de stewards geen bevoegdheden, zoals een verkeersregelaar of politie-agent die wel heeft. Het stadsdeel kan dit niet namens de sector toezeggen; handhaving is dus niet gegarandeerd. De stewards hebben niet alleen een BOA-bevoegdheid

Bovendien ontbreken de kaders voor de concrete handhaving; er zijn geen formele verkeersregels op basis waarvan handhavers (ook de Politie niet) effectief kan optreden bij de halteplaatsen. .

Effecten voor de buurt (bewoners en ondernemers)

De gevolgen van de bestemmingsplannen strekken zich ver in de buurt uit; er is een grote 'voetafdruk'.

Nergens ligt vast wat de effecten van (op piekdagen) vele honderden bussen per dag voor de luchtkwaliteit, de verkeersdoorstroming, leefbaarheid en veiligheid. De nu al ervaren 'drukke' op Zeedijk en Warmoesstraat is groot. Er zijn veel klachten over bijvoorbeeld geluidsoverlast en fiestparkeren.

10.000 tot 20.000 toeristen in onze buurt (zelfs voor onze deur) leidt tot kleine criminaliteit zoals zakkenrollers, snorders en illegale hotelrondselaar. De gevolgen zijn niet in kaart gebracht.

Meer dan 10.000 in- en uitstappende toeristen gaat veel betekenen voor onze buurt; de Zeedijk, Prins Hendrikkade en omgeving.

De ervaren 'drukke' op Zeedijk en Warmoesstraat wordt alleen maar groter. Dit is slecht voor bewoners en ondernemers, toch heeft het stadsdeel deze effecten niet in kaart gebracht. Wij menen dat hiermee de bestemmingsplannen niet kunnen worden vastgesteld.

Uitstel is nodig

Ons verzoek is de halteplekken voor touringcars uit het bestemmingsplan te halen totdat eind 2014 een evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaats gevonden op basis van een volledig afgerond toeristenseizoen (inclusief Pasen, Hemelvaart en Pinksteren) zodat een zorgvuldige besluitvorming mogelijk is. Vervolgens kan een aanvullende bestemmingsplanprocedure worden gestart.

Rondvaartboten

De opstapplaats voor de rondvaartboten verhuist van het onbewoonde stuk van de Prins Hendrikkade naar het bewoonde stuk. Samen het verhuizen van de toeristenbussen betekent dit een uitermate intensief gebruik van dit gedeelte van de Prins Hendrikkade (waarbij de waterzijde eigenlijk veel beperkingen kent voor het geplande aanleggen/wegvaren).

Wij maken ons daarbij zorgen over de vergunningverlening; openingstijden, toestaan van lichtborden en omroepinstallaties. Zonder duidelijkheid hierover kan over het plan nog weinig worden gezegd. Wij vrezen veel (over)last ook in samenhang met later nog te bespreken gebrek aan handhaving.

Ons verzoek is dit uit het bestemmingsplan te halen totdat eind 2014 een positieve evaluatie met alle belanghebbenden heeft plaats gevonden.

Laad- en losvoorzieningen op Prins Hendrikkade 50-90

Er zijn niet voldoende laad- en losvoorzieningen voorzien voor de levering door webwinkels, Albert.nl, pakjes, verhuizers en horeca. Door 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). Het gebruik van de ventweg is niet voldoende (u stelt zelf dat nader onderzoek nodig is). Er zijn nu al knelpunten in de bevoorrading. Die knelpunten worden nijpender, omdat oostelijker op de Prins Hendrikkade (80-92) de bestaande laad- en losmogelijkheden volledig verdwijnen in de plannen en er steeds meer bezorging door webwinkels plaats vindt.

In de eerder nota van beantwoording bij het voorlopig ontwerp is aangegeven dat deze laad- en losvoorzieningen er juist wel zouden zijn. Echter, dit blijkt niet uit de tekeningen. Ook is geen onderzoek gedaan naar de capaciteitsbehoefte (in samenhang met de geplande halteplekken voor touringcars).

Parkeren in buurt

Er komen minder parkeervoorzieningen voor bewoners in buurt door het verdwijnen van de parking tegenover het Amrath Hotel (bestemmingsplan Oosterdok West). Meerdere bewoners in de buurt hebben een vergunning voor dit terrein. Bovendien parkeren op drukke dagen zo'n 30 touringcars hier. Waar moeten die straks heen? Dit leidt tot parkeerproblemen in de buurt.

Hiertegen maken wij bezwaar. Wij menen dat compensatie tenminste nodig is voor de vergunningshouders voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

De 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 dit moment niet aan. Met enige regelmaat lopen daardoor de kelders en souterrains van Prins Hendrikkade 86 en 87 vol met water. Het is belangrijk dat bij aanleg wordt gezorgd voor voldoende afwatering en voorzieningen om te voorkomen dat lagere gelegen kelders en souterrains niet vol lopen bij elke regenbui.

Wij vragen u expliciet aan te geven welke maatregelen worden genomen bij het waterbeheer voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Planschade

De planschade voor ons als eigenaren van onze appartement is niet vastgesteld. Die planschade is realistisch te verwachten.

Er zijn zo'n 60 direct betrokken appartementeigenaren, ook elders in de straat. Voor de bewoners op de begaande grond betekent dit een Chinese muur van ronkende bussen van 's ochtends vroeg tot diep in de nacht (volgens de eigen gegevens van DIVV, zoals eerder gemeld). Bovendien is dit in strijd met alles wat is beloofd bij de start van het Noord-Zuid lijn project, toen wij deze woning hebben gekocht (zie de plannen voor de Noord-Zuid Lijn in 2003 en uw maquette in het voorlichtingscentrum van de Noord-Zuid lijn).

Wij menen dat het aan de overheid is om deze planschade voor de eigenaren van de 80 appartementen op de Prins Hendrikkade 60-92 te bepalen.

Het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld als geen duidelijkheid is over de planschade en hoe hiermee wordt omgegaan.

Het ontbreken van duidelijke regels voor handhaving

Het ontbreken van duidelijke regels over terrassen, en straks zelfs open dakterrassen, en versterkt en onversterkt geluid, het parkeren van fietsen van de horecagasten, het drinken op straat, versterkt geluid van boten op de grachten en steeds meer evenementen maken de bewoners vogelvrij. Het ontbreken van regels betekent ook dat horeca-ondernemers in de buurt overgeleverd zijn aan de willekeur van de handhavers en klachten van bewoners. Dit is niet gewenst.

Nu zijn er Amsterdamse partijen die zelfs willen dat er nog minder regels komen. Volgens hen is de regeldrift door geslagen. In de Horecavisie van het Centrum staat dat alles vrijer en soepeler moet: ruimere openingstijden, meer algemene regels en minder controleren. Zolang bewoners en ondernemers onderling maar zelf de overlast tegen gaan, en er proberen samen uit te komen... Dat is kort door de bocht. Je komt er namelijk niet uit. Daarvoor zijn de belangen te uiteenlopend. Vroeger woonde de ondernemer zelf boven zijn zaak... die wonen woont nu vaak buiten de stad. Omdat het daar zo veel rustiger is. Vervolgens krijgen de Amsterdamse buurtbewoners die klagen de 'zwarte piet'; dat zijn dan de 'not-in-my-backyard-types'.

Zonder duidelijke spelregels komen de ondernemers er onderling, en met de bewoners niet uit. Ik heb medelijden met de handhavers die al die ruzies daarover moeten sussen. Zonder duidelijke spelregels, en de middelen voor handhaving, heeft het bestemmingsplan, dan inzet op een intensief gebruik van de ruimte, geen kans van slagen.

Communicatie naar betrokkenen is niet duidelijk

Wij hebben in de fase van voorlopig ontwerp veel vragen gesteld. Hiermee is nagenoeg niets gedaan. Daarop hebben wij u meerdere malen aangesproken. In mei 2012 schrijft een betreffende ambtenaar van Stationseiland project (Habets van de Gemeente): 'In het najaar van 2012 worden de bestemmingsplannen ter inzage voorgelegd en heeft u de mogelijkheid om een formele reactie in te dienen'. Famous last words... nooit meer iets gehoord. De Gemeentelijke Ombudsman stelt in een brief van 25 april 2013 dat dit niet de schoonheidsprijs verdient.

Voor bewoners en ondernemers is er met regelmaat geen touw meer aan vast te knopen bij wie ze nu moeten zijn; niemand is ervan... Wat binnen de panden gebeurt valt onder Postcodegebied 1012 en wat op straat gebeurt valt onder het regime van het Stationseiland, Prins Hendrikkade, De Rode Loper of Oosterdok West. Dat bleek ook tijdens de laatste informatie-avonden.

Er is niet een enkel aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers op de Prins Hendrikkade. Die zitten in een bestuurlijke Bermuda driehoek tussen de project '1012', 'Rode Loper' en 'Stationseiland'.

Wij menen dat in deze fase van de bestemmingsplannen de plannenmakers wel serieus, en in dialoog met ons, de vragen, suggesties en bezwaren moeten bespreken. In deze fase worden onomkeerbare en onherstelbare aanpassingen gedaan, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de verre omgeving. Bij de zienswijze over project 1012 hebben de ambtenaren 905 (!) van de suggesties van bewoners ongegrond verklaard. Dat is zorgwekkend.

Bij de realisatie van het bestemmingsplan is zo'n eenduidig aanspreekpunt voor inspraak, en later evaluatie, een noodzakelijke voorwaarde; waar kunnen belanghebbenden terecht, hoe vinden evaluaties plaats en hoe worden belanghebbenden bij deze evaluaties betrokken?

Dit moet eerst duidelijk zijn voordat de bestemmingsplannen kunnen worden vastgesteld.

Met vriendelijke groet,