

AANGETEKEND EN PER FAX: 020 - 253 0727

Stadsdeel West

t.a.v. Afdeling Ruimtelijke ordening en grondzaken

Postbus 57239

1040 BC Amsterdam

Plaats, datum: Amsterdam, 30 oktober 2013

Ons kenmerk: AKa/20540/4119777.2

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug Amsterdam-West

Afzender:

Telefoon:

Geacht bestuur,

cliënte, de Vereniging van eigenaars van appartementsrechten in het gebouw 'Byzantium' aan de Tesselschadestraat hoek Stadhouderskade te Amsterdam, mede als vertegenwoordigster van de bewoners en ondernemers van het gebouw Byzantium (**cliënte**), gevestigd aan de Stadhouderskade 15-N te Amsterdam, kiest in deze zaak woonplaats op het kantooradres van Lexence N.V. te Amsterdam (1076 DA) aan de Peter van Anrooystraat 7, van welk kantoor mr. A. Kamphuis in deze zaak als advocaat/gemachtigde optreedt.

Hierbij wordt namens cliënte een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan "Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug" (**Ontwerpplan**) dat van 18 september tot en met 30 oktober ter inzage ligt. Deze zienswijze wordt thans derhalve tijdig ingediend. De zienswijze ziet op alle op plandelen, aanduidingen en voorschriften van het Ontwerpplan.

1 CLIËNTE IS BELANGHEBBENDE

cliënte behartigt de belangen van de eigenaars van appartementsrechten alsmede die van de bewoners en ondernemers van het gebouw Byzantium aan de Tesselschadestraat, op de hoek van de Stadhouderskade. Byzantium ligt op korte afstand van het plangebied, zodat cliënte al hierom belanghebbende is bij het Ontwerpplan.

2 BEZWAAR CLIËNTE

De concrete aanleiding voor het in procedure brengen van het Ontwerpplan is de realisatie van een nieuwe taxistandplaats op de Leidsebrug. Onderdeel van dit plan is de realisatie van een taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade, recht tegenover het gebouw Byzantium. Tegen de komst van deze taxi-opstelstrook heeft cliënte grote bezwaren. Deze bezwaren zijn uiteengezet in de namens cliënte ingediende

Inspraakreactie van 11 september jl. op het concept voorlopig ontwerp Leldseplein (**bijlage**). Zoals hierin uiteengezet, kan er aan de Stadhouderskade geen taxi-opstelstrook worden gerealiseerd, kort gezegd omdat:

- a. Door de taxi-opstelstrook en de samenhangende versmalling van de Stadhouderskade voor overig verkeer de verkeersveiligheid ernstig zal verslechteren;
- b. Realisatie van de taxi-opstelstrook in strijd is met het eigen gemeentelijke beleid;
- c. Realisatie van de taxi-opstelstrook in strijd is met de met Cliënte gemaakte afspraken bij erfpachttulgifte;
- d. Een zorgvuldige motivering van de maatregelen aan de Stadhouderskade ontbreekt.

Voor een volledige uiteenzetting van de bezwaren van Cliënte verwijs ik naar de inspraakreactie, waarvan de inhoud hier als volledig herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.

Zonder de door uw gemeente beoogde taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade, kan de voorziene taxistandplaats op de Leldsebrug niet functioneren. Gelet op deze samenhang betekent het feit dat de taxi-opstelstrook om de reden hierboven genoemd niet kan worden gerealiseerd, automatisch dat ook de taxistandplaats niet uitvoerbaar is. Aldus ontbreekt de concrete aanleiding voor het onderhavige Ontwerpplan.

3 CONCLUSIE

Gelet op het vorenstaande, verzoek ik u namens Cliënte om rekening te houden met onderhavige zienswijzen en af te zien van vaststelling van het ontwerpplan en alle verdere plannen voor een taxi-opstelstrook op de Stadhouderskade.

Met vriendelijke groet,

Bijlage:

- Kopie inspraakreactie op het concept voorlopig ontwerp Leldseplein d.d. 11 september 2013.

ENCLOSURE

3SRRT1036426

AANGETEKEND

Projectbureau Leidseplein
Antwoordnummer 10066
1000 PA AMSTERDAM

Tevens per e-mail: projectleidseplein@centrum.amsterdam.nl

Plaats, datum: Amsterdam, 11 september 2013
Ons kenmerk: AKa/20540/4088483.2
Betreft: Inspraakreactie concept voorlopig ontwerp Leidseplein
Uw kenmerk: Inspraakreactie

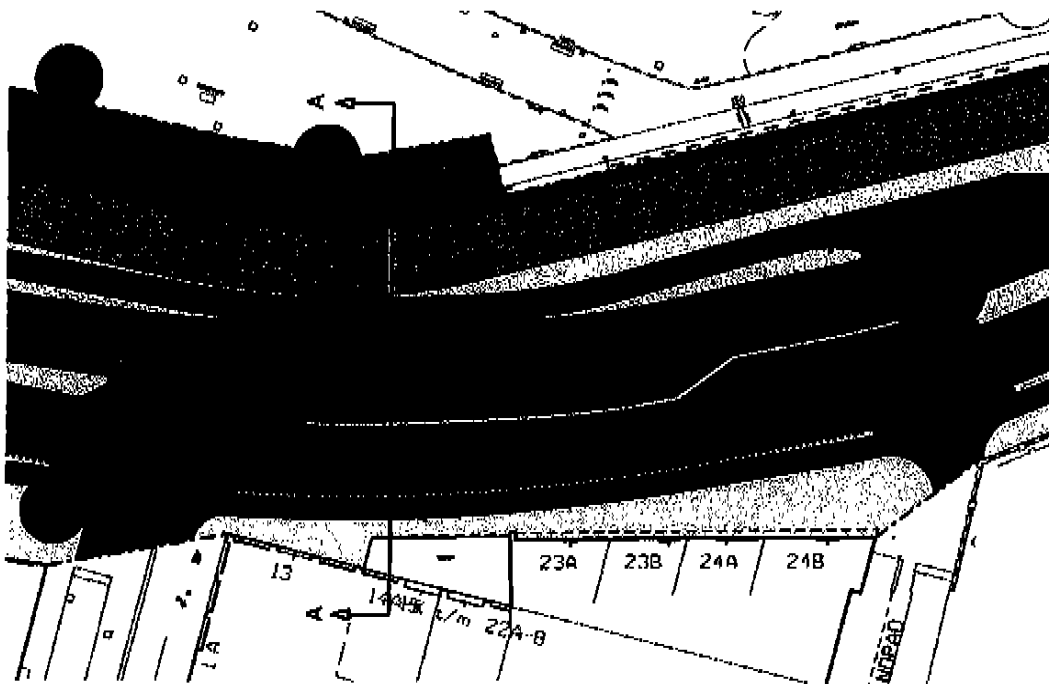
Geachte heer, mevrouw,

Namens cliënte, de Vereniging van eigenaars van appartementsrechten in het gebouw 'Byzantium' aan de Tesselschadestraat hoek Stadhouderskade te Amsterdam, mede als vertegenwoordigster van de bewoners en ondernemers van het gebouw Byzantium (Cliënte), dien ik hierbij een Inspraakreactie in op het "Concept voorlopig ontwerp Leidseplein" (**Conceptontwerp**), zoals dit van 11 juli t/m heden, 11 september 2013 ter inzage ligt.

Het Conceptontwerp ziet op de herinrichting van het Leidseplein. De zorgen van Cliënte hebben echter vooral betrekking op de plannen voor het deelgebied "Stadhouderskade". Recht tegenover het gebouw 'Byzantium' van Cliënte wordt hier voorzien in een taxiopstelstrook voor ca. 18 taxi's. Om deze opstelstrook mogelijk te maken, worden de bestaande rijbanen in de richting van 'Byzantium' opgeschoven, ten koste van het huidige fiets- en voetpad voor de ingang van het gebouw van Cliënte. Dit fiets- en voetpad zal substantieel worden versmald. Cliënte heeft hier grote bezwaren tegen en meent dat van deze plannen om de navolgende redenen moet worden afgezien.

Motivering maatregelen Stadhouderskade ontbreekt

Het Conceptontwerp gaat met name in op het Leidseplein. Volgens de Inleiding van het Conceptontwerp is de rode draad bij de herinrichting van dit plein dat meer ruimte wordt geboden voor voetgangers. Aan de Stadhouderskade gebeurt precies het tegenovergestelde. Hier wordt de beschikbare ruimte voor voetgangers (en fietsers) juist beperkt. Ten onrechte wordt in het Conceptontwerp in het geheel niet ingegaan op de gevolgen van deze maatregel. Uit de ter inzage gelegde stukken blijkt niet exact wat de omvang van de versmalling is. De ter inzage gelegde Tekening Voorlopig Ontwerp geeft slechts een heel globaal beeld, zie hieronder figuur 1.



Figuur 1. Uitsnede Tekening Voorlopig Ontwerp zoals ter inzage gelegd.

Dit alles bevreemdt Cliënte ten eerste. Zoals ook hierna verder uiteengezet zal worden, zal de veiligheid ter plaatse van het versmalde fiets- en voetpad naar verwachting substantieel verslechteren. De gebruikers van dit fiets- en voetpad in het algemeen, en de bewoners van 'Byzantium' in het bijzonder zullen dagelijks met deze nadellige gevolgen te maken krijgen. Van een zorgvuldig handelend overheidsorgaan mag worden verwacht dat voordat zij besluit tot dergelijke ingrijpende maatregelen, zij zich eerst een goed beeld vormt van de betrokken belangen. Door na te laten de redelijkerwijs te verwachten gevolgen van het Conceptontwerp in kaart te brengen, wordt gehandeld in strijd met het bepaalde in artikel 3:2 Awb.

Verkeersveiligheid zal verslechteren; Strijd met eigen beleid

Het fiets- en voetpad vóór 'Byzantium' wordt zeer intensief gebruikt. Het fietspad maakt onderdeel uit van het Hoofdnets Fiets. Uit het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 blijkt dat dit fietspad wordt gerekend tot de drukste fietsroutes van Amsterdam in relatie tot de verkeersonveiligheid.¹ Dit is één van de fietsroutes waar in de avondspits (van 16.00 tot 18.00 uur) meer dan 1.500 fietsers passeren. Het fietspad wordt bovendien niet alleen door fietsers, maar ook door scooters gebruikt. Ook het voetpad is zeer vol. Uiteraard wordt het intensief gebruikt ter plaatse van de ingang van 'Byzantium'. Zowel de bewoners van de 60 appartementen en hun bezoekers, de kantoorgebruikers in het complex, als de winkels in de plint van 'Byzantium' zijn voor hun entree op deze ruimte aangewezen. Er is dan ook niet voor niets voorzien in een breed trottoir ter plaatse van de ingang van 'Byzantium'. Daarbij komt dat het voetpad zeer veel wordt gebruikt door toeristen die zich bewegen tussen één van de vele toeristische trekpleisters in de buurt (zoals het Leidseplein, het Max Euweplein, het Vondelpark, het Museumplein, etc.). Dit

¹ Zie bijlage 5 bij het Meerjarenplan Fiets 2012-2016.

wordt nog versterkt doordat rondom de Stadhouderskade een groot aantal hotels zijn gelegen.

In de huidige situatie, met een voetpad van ca. 3,50 meter en een fietspad van ca. 1,75 meter, vinden er dagelijks al gevaarzettende situaties plaats. Zo constateren de bewoners van 'Byzantium' vrijwel dagelijks dat fietsers en scooters noodgedwongen uitwijken naar het voetpad, met alle gevolgen voor de daar lopende mensen van dien. Zeker nu hier zowel lopend als op de fiets veel toeristen bevinden, die door gebrek aan ervaring met de Amsterdamse fiets- en scootercultuur minder adequaat op dit soort situaties reageren, komt het regelmatig tot ongevallen.

In het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 is opgenomen dat juist dit soort fietsroutes waar in de avondspits meer dan 1.500 mensen fietsen, moeten worden verbreed. De voorliggende aanpak van de Stadhouderskade zou daarvoor een goede aanleiding zijn. In plaats van een verbreding, wordt de totaal beschikbare ruimte voor fietsers/scooters en voetgangers echter versmald. Door het verkleinen van het naast het fietspad gelegen voetpad tot ca. 1,75 meter vervalt de nu – feitelijk – bestaande uitwijkmogelijkheid voor fietsers en scooters. Naar de overtuiging van Cliënte zal dit tot een vergroting van de verkeersonveiligheid leiden, zeker ook voor de bewoners van en ondernemers in 'Byzantium', die zijn aangewezen op gebruik van de versmalde stoep om hun woningen te bereiken.

De taxipostelstrook aan de Stadhouderskade is niet uitvoerbaar

Zoals uit het bovenstaande volgt, is versmalling van het huidige voet- en fietspad met het oog op de veiligheid van voetgangers, fietsers, en gebruikers van 'Byzantium' geen optie. In het Conceptontwerp is deze versmalling geïntroduceerd als een alternatieve oplossing voor een eerder plan, waarbij de linksafbeweging op de Stadhouderskade (uit het oosten) naar de Tesselschadestraat en de Inrit naar de parkeergarage van 'Byzantium' zou vervallen. Dit oorspronkelijke plan heeft geen doorgang gevonden, mede naar aanleiding van de door Cliënte in 2011 naar voren gebrachte inspraakreactie. Zowel het oorspronkelijke plan om de linksafbeweging te laten vervallen, als het nu voorliggende plan om het bestaande voet- en fietspad vóór 'Byzantium' te versmallen, zijn beide ingegeven door de wens om aan de andere zijde van de Stadhouderskade een taxipostelstrook voor ca. 18 taxi's te realiseren. Om die opstelstrook te kunnen realiseren, moet elders ruimte worden gevonden. Het is voor Cliënte evident dat deze ruimte ontbreekt.

Het oorspronkelijke plan waarbij de linksafbeweging zou vervallen, was in strijd met de tussen Cliënte en uw gemeente gemaakte afspraken. Het versmallen van het fiets- en voetpad is – zoals betoogd – in strijd met de verkeersveiligheid. De opstelstrook kan niet verder van 'Byzantium' worden afgelegd, vanwege de daar aanwezige trambanen. Het voorstel dat Cliënte heeft gezien van het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel West, waarbij de Stadhouderskade effectief wordt versmald tot één rijbaan in beide richtingen, is naar de overtuiging van Cliënte evenmin een reële oplossing. Dat zou immers onder meer betekenen dat het voor het verkeer vanuit de Tesselschadestraat vrijwel onmogelijk zal worden de Stadhouderskade in oostelijke richting op te draaien (zoals in het kader van de erfpachtuitgifte is overeengekomen). Bovendien zou dit plan ertoe

leiden dat de verkeersdruk op de Stadhouderskade vóór 'Byzantium' – inclusief bijbehorende verstoppingen – nog verder zou toenemen dan nu al het geval. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Conclusie moet daarom zijn dat het plan om een taxlofstelstrook te realiseren op de voorgenomen locatie aan de Stadhouderskade wegens ruimtegebrek geen optie is. Maar zelfs als de ruimte wel wordt gevonden door het voet- en fietspad toch te versmallen, zal realisatie van de taxlofstelstrook, inclusief de nu voorziene afslagstrook voor taxi's uit westelijke richting, tot ernstige verkeersproblemen leiden. Zowel vanuit oostelijke richting als vanuit westelijke richting (gebruikmakend van de nieuwe afslagstrook) zullen taxi's proberen op de opstelstrook te rijden. Dit zal in beide richtingen leiden tot opstoppingen. Cliënte verwacht een vergelijkbare situatie als in de straat vóór het Ibis hotel op het stationsplein. Anders dan daar, is de Stadhouderskade echter een drukke doorgaande weg met veel verkeer. Taxi's zullen meer nog dan nu al het geval is stilhouden op de Stadhouderskade totdat ofwel een klant is opgepikt ofwel toegang kan worden verkregen tot de beoogde opstelplaats. Taxi's zullen bovendien komende vanuit het westen de beoogde afslag op de Stadhouderskade naar de opstelplaats geheel vol zetten, zodanig dat de afslag richting de Tesselschadestraat voor verkeer komende vanuit het oosten zal worden geblokkeerd.

Om al deze redenen is realisatie van de opstelstrook op deze locatie niet uitvoerbaar. Er zal naar een alternatieve oplossing moeten worden uitgekeken. In elk geval kan het niet zo zijn dat om de bestaande problemen op het Leidseplein op te lossen, op de Stadhouderskade een situatie wordt gecreëerd waarvan op voorhand duidelijk is dat deze onhoudbaar zal zijn.

Het concept voorlopig ontwerp is in strijd met overeengekomen afspraken

Tot slot wil Cliënte wederom wijzen op de tussen haar en uw gemeente in het kader van de erfpachtuitgifte gemaakte afspraken. In het uitgiftebesluit van de gemeenteraad van 9 december 1987 en de erfpachtafakte van 31 maart 1989 neemt uw gemeente de verplichting op zich tot het treffen en in stand houden van maatregelen en voorzieningen om een goede verkeersregulering in de omgeving van 'Byzantium' te behouden. Uit het bovenstaande volgt zonder meer dat van een goede verkeersregulering bij de nu voorliggende plannen geen sprake is. Uitvoering van het Conceptontwerp zou dan ook in strijd zijn met de gemaakte afspraken, zodat al hierom van deze plannen moet worden afgezien.

Voor zover Cliënte kan nagaan, komt het versmalde voet- en fietspad bovendien te liggen op de aan Cliënte in erfpacht uitgegeven grond, waarvan is bepaald dat deze "door en voor rekening van" Cliënte van bestrating moet worden voorzien en moet worden onderhouden. Deze afspraak moet in het licht worden gezien van de noodzaak om bij de entree van 'Byzantium' te beschikken over een breed trottoir ten behoeve van alle bewoners, gebruikers en bezoekers van het complex. Het Conceptontwerp staat hiermee op gespannen voet.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande vraag ik u namens Cliënte af te zien van vaststelling van het voorliggende Conceptontwerp en een alternatieve oplossing voor de taxlofstelstrook te vinden, nu hiervoor op de Stadhouderskade evident de noodzakelijke ruimte ontbreekt.

Voor de goede orde wijs ik u erop dat Cliënte zich tegen de realisatie van de opstelstrook zoals in het Conceptontwerp is voorzien niet alleen in de daartoe geëlgende bestuursrechtelijke procedures zal verzetten, maar uw gemeente ook zal aanspreken tot nakoming van de in het kader van de gronduitgifte gemaakte afspraken op straffe van een dwangsom per dag dat de gemeente haar verplichtingen terzake niet nakomt. Tevens is Cliënte genoodzaakt de gemeente bij deze reeds nu voor alsdan aansprakelijk te stellen voor alle door Cliënte geleden en nog te lijden schade.

Een kopie van deze brief zal worden gestuurd aan het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, het DB van Amsterdam West en het DB van Amsterdam Centrum.

Amsterdam, 28 oktober 2013



Doc. Nr: 2013/9247
Zaak. Nr: 2013/9247
Reg. Datum: 30-10-2013
R0&GRZ

GESCAND

BVO
OVERTOOM
BEWONERS
VERENIGING
OVERTOOM

Stadsdeel West
Afdeling Ruimtelijke ordening en grondzaken
Postbus 57239,
1040 BC Amsterdam

INGEKOMEN
AMSTERDAM

30 OKT. 2013

STADSDEEL
WEST

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan 'Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug, Amsterdam - West'

Zienswijzen van de Bewoners Vereniging Overtoom

Geachte Heer Zwaagman e.a.,

Hierbij geef ik de zienswijzen van de Bewonersvereniging Overtoom (BVO) op de bekendmaking in de Staatscourant van 18 september 2013 (Nr. 26049)

In de bekendmaking staat o.a.:

"Het bestemmingsplan voorziet in een reparatie van het vigerende bestemmingsplan Oud-West, daar waar in de aanloop van de Stadhouderskade naar de Leidsebrug een strook bestaand verkeersareaal per abuis is bestemd tot Groen en Recreatieve Doeleinden (G) in plaats van Verkeersdoeleinden (V). Reparatie van het bestemmingsplan is noodzakelijk om uitvoering te kunnen geven aan een onderdeel van het project herinrichting Leidseplein: de herprofilering van de Stadhouderskade ten behoeve van de verplaatsing van de bestaande taxistandplaatsen aan het Kleine-Gartmanplantsoen naar de aanloop van de Stadhouderskade en de zuidzijde van de Leidsebrug".

Volgens het stadsdeel betreft het ontwerpbestemmingsplan een reparatie van een per abuis tot G(roen) bestemd gebied. Deze reparatie is volgens het stadsdeel noodzakelijk om uitvoering aan de herinrichting van het Leidseplein te kunnen geven in dit gebied.

I Bezwaren m.b.t. functiewijziging

Naar aanleiding van bovenstaande stelling, waarbij ervan wordt uitgegaan dat slechts dit kleine strookje verkeerd bestemd zou zijn en dat de voorgenomen verandering dus een reparatie van het vigerende bestemmingsplan zou betreffen is de BVO van mening dat evenzo goed kan worden gesteld dat er geen sprake is van een fout in het huidige bestemmingsplan, doch een verkeerd gebruik van een groenstrook. Het 'foute strookje' grenst namelijk direct aan het overige als groen bestemde deel van het Leidsebosje. Als gesteld wordt dat er een foute bestemming op dit stukje ligt, kan dat net zo goed gesteld worden over het overige deel.

Verkeerd gebruik van groen wil niet zeggen dat de bestemming niet groen zou zijn. Het onderhavig bestemmingsplan ligt voor een gedeelte in de hoofdgroenstructuur (p.59). Ook in de hoofdgroenstructuurnota wordt dit deel van het Leidsebosje als Groen bestempeld.

Parkeren mag nu niet

Bovengronds parkeren mag nu niet volgens Artikel 10 lid 3a van de voorschriften: "Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, zoals bedoeld in artikel 24 lid 1 wordt in elk geval gerekend het gebruik: a. voor parkeren, anders dan bedoeld in lid 1 sub f;" en dat is nu net wat het Stadsdeel West van plan is te doen met dit stukje grond. Er dient een taxistandplaats

te komen en volgens de huidige verkeerswet is een taxistandplaats gelijk aan een parkeerplaats voor taxi's. Daarmee is een taxistandplaats op deze plek inderdaad strijdig met de bestemming groen.

II Bezwaren m.b.t. nieuw functiegebruik (V)

Bebouwing mag nu alleen voor groen

Er zou in het plangebied gebouwd mogen worden met een maximum bouwhoogte van 7 meter en max bruto vloeroppervlak van 25 m² (Artikel 7 a, Regels van het bestemmingsplan Aanpassing verkeersareaal ten zuiden van de Leidsebrug, Art. 7 – Algemene afwijkingsregels, p. 12).

Volgens de vigerende bestemmingsplanfunctie mag dat alleen voor bouwwerken groenvoorziening of speelvoorziening en niet hoger dan 6 meter.

In de huidige bestemmingsplanvoorschriften staat in Artikel 10 lid 2c: “bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die dienen als speelvoorziening of groenvoorziening mogen worden opgericht tot een hoogte van 6 m.”

Bij een verandering in het bestemmingsplan worden de maximale bouwhoogte en bouwoppervlakte dus opgerekt. Dat dat nodig is blijkt al direct: er dient een taxikiosk te verschijnen bij de taxistandplaats.

Overigens ontbreekt deze kiosk helemaal in de plannen van het stadsdeel in het Ontwerp Ruimtelijke visie op bebouwing in het Leidse Bosje van Stan Steegeling, d.d. 15-10-2013, en zou een taxikiosk op deze plek ook strijdig zijn met dit ontwerp, daar er in het ontwerpplan uitdrukkelijk wordt gesproken over vier kiosken, die allen genoemd worden en waarbij van een taxikiosk geen sprake is, ook al omdat het hier een vijfde kiosk betreft.

Natuur- en landschapsaantasting

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, paragraaf 13.1, staat: “Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving.

Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.” “Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden.”

Tevens wordt tegelijkertijd gesteld in de Quick Scan Natuur en Ecologie (p.58-59)

“Het Leidse Bosje is vooral van recreatieve betekenis. De oude platanen hebben natuurwaarde in de vorm van broed- en verblijfplaatsen voor een aantal vogels. Op deze bomen zijn geen negatieve effecten te verwachten.”

De technische adviescommissie groen moest blijkbaar lang nadenken daar in het ontwerpbestemmingsplan op p.59 wordt gesteld: “Op 13 augustus 2013 is onderhavig bestemmingsplan besproken in de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Het schriftelijk advies is op dit moment nog niet beschikbaar, maar op grond van het verhandelde tijdens de bespreking kan worden aangenomen dat de TAC geen bezwaar heeft tegen de voorgenomen functie.”

Naar de mening van de BVO is geen passende beoordeling gemaakt aangaande de vele wachtende personen, die zich al dan niet beschonken bij de taxistandplaats, d.w.z. in de onmiddellijke omgeving van de monumentale grote platanen gaan ophouden. En deze bomen in geval van hoge nood ook als pissoir gaan gebruiken. Het ontkennen van dergelijk gedrag van het nachtelijke uitgaanspubliek getuigt naar ons gevoel van het ontbreken van enige realiteitszin. In ieder geval zal naar onze mening de levensduur van deze bomen ernstig bekort worden.

De quickscan gaat sowieso geheel voorbij aan het monumentale karakter van de bomen, die toch zowel op de lijst van beschermwaardige bomen van de Bomenstichting als ook op de lijst van Pius Floris, het door Amsterdam veelvuldig ingehuurde bedrijf voor groenonderhoud, zijn opgenomen. Het ontkennen van het belang van deze bomen zowel in de landelijke als gemeentelijke sfeer doet het vermoeden ontstaan dat het Stadsdeel de groenwaarde van deze bomen en het gehele plantsoen bagatelliseert om zodoende de taxistandplaats ruim baan te geven. Bovendien is het misschien toch zinvol het schriftelijke antwoord van het TAC af te wachten.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is op de Stadhouderskade al abominabel slecht. De meetwaarden van NOx en PM 10 worden regelmatig zwaar overschreden volgens de NSL monitoringskaarten van de Rijksoverheid. Steeds weer beloofd Stadsdeel West deze volksgezondheidskwestie aan te zullen pakken in samenwerking met verschillende andere overheden. In de praktijk hebben verschillende luchtkwaliteit verbetermodellen en nota's echter nog geen verschil mogen maken.

Met het toestaan van minimaal zeventwintig taxi's op en aan de Stadhouderskade/Leidsebosje waarvan de motoren min of meer constant aanstaan zal de luchtkwaliteit zeker niet verbeteren. Ook hierbij valt te vrezen voor de gezondheid van de bomen en mensen door de geconcentreerde uitstoot van uitlaatgassen op deze plek.

Verkeersveiligheid

De taxistandplaats en wachtstrook wederom (net als voorheen op het Leidseplein) laten doorklieven door een fietspad maakt het geheel absoluut onveilig. Ook hierbij zullen storende hekken de beide verkeerstromen (voetganger en fietser) straks moeten scheiden. Beter zou zijn de beiden stromen voortijdig te scheiden, bijvoorbeeld door het fietspad links van de taxi's een eigen pad te geven, mogelijk is daar vanaf gezien omdat de taxi's dan later dit pad moeten kruisen. Echter het is wachten op (bijna) ongelukken tussen voetgangers en scooters/fietsers in het huidige voorgelegde plan.

Een tweede onwenselijke of gevaarlijke situatie ontstaat natuurlijk op de Stadhouderskade. De taxi's, komende vanuit westelijke richting, zullen toch ergens moeten keren en daardoor de toch al drukke Stadhouderskade blokkeren. Overdag wordt er vanuit gegaan dat de taxi's voldoende ruimte hebben op het kleine strookje voor taxi's (8 auto's) om normaal af te slaan vanuit de kade naar het Leidsebosje. Hoe dat moet als dit strookje vol is blijft in het midden.

De praktijk zal echter uitwijzen dat er door de taxi's op de standplaats aan de Stadhouderskade zelf zal worden aangesloten. Daarvoor is het nodig dat de chauffeurs hun auto keren bij de geplande keerlus ter hoogte van de Tesselschadestraat, ook al is dit verboden.

Gevolg: verkeerschaos.

Het meest storend is dat het Stadsdeel zelf al inziet (p.51 van de toelichting) dat hier problemen kunnen ontstaan, maar de oplossing van die problemen vooruitschuift naar een vervolgfase, ter-

wijl dit nu juist een breaking-point betreft. Zonder oplossing, geen taxistandplaats.

Conclusie

Al het bovenstaande laat zien dat Stadsdeel West vanaf het begin had moeten ageren tegen het dumpen van de taxistandplaats door Stadsdeel Centrum in West. Centrum is immers enorm duidelijk in zijn nota Leidseplein over de problemen met de standplaats.

Herinrichting Leidse plein: "De huidige taxistandplaats op het Kleine-Gartmanplantsoen is de grootste sta-in-de-weg voor het verkrijgen van een mooi stadsplein. Daarom is besloten de taxistandplaats te verplaatsen. Dit is ook vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten." (p.51)

De vraag waarom West dit laat gebeuren blijft ook bij de verandering van het bestemmingsplan helaas onbeantwoord. De BVO ziet in de zogenaamde reparatie van het bestemmingsplan een grote kans voor de beiden stadsdelen om nogmaals, als een van de laatste acties voor hun opheffing, om tot een beter plan te komen. Een plan dat zowel het groene karakter van het Leidsebosje als het te vernieuwen Leidseplein recht doet. Een plan dat de monumentale bomen met hun majestueuze bladerdak ongestoord laat en een plan dat ervoor waakt gevaarlijke en verkeersonvriendelijke ideeën naar voren te schuiven.

Vriendelijke groet:

Milieu Advise, 362 (to 214) da Costa kade 1053 XK Amsterdam

aan Stadsdeelraad West, di. 29 okt. 8732 (2013 ME)

zienswijze terzake bestemmingsplan aanpassing verkeersareaal Leidsebrug

geachte leden Stadsdeelraad

Het betreft hier een wijziging van bestemming Groen naar Verkeersareaal voor het inrichten van een taxistandplaats rechts voor de brug naar het Leidseplein.

Hierbij zien wij de volgende problemen rijzen:

- drukbelasting van de voertuigen, met de nodige zwaardere bestrating op boomwortels.
- nodige voorzieningen bij weersomstandigheden, zoals zout, lekkages, extra trottoirs.
- onrust en schadelijk nachtleven Leidseplein van wachtende klanten en chauffeurs.
- toezicht wegnemen bij Bureau Lijnbaansgracht en neerleggen bij de kleinere post Helmersstraat

De trottoirs zijn veel minder diep en zwaar dan de nodige nieuwe bestrating, en **schade aan de wortels** van de wereldberoemde platanen (meer dan 5m stamomtrek!), moet voorkomen worden.

Zout is dodelijk voor bomen, en lekresten van motoren (accuzuur) is ook schadelijk.

Bij nachtleven zijn mensen extra wild en jolig, en dat concentreert zich bij een taxistandplaats, dit is **vragen om overlast en molest uit baldadigheid** juist bij de rustwaarden die bij bescherming van bomen en groen horen.

Wij achten het *misleiding* om hier van "herstel van verkeersareaal" te spreken, alsof de hier al vanouds beschermde Parkstatus van Leidsebosje een *oneigenlijke situatie* zou zijn en hier enkel zou zijn verleend zolang de verkeerseisen dit *toestonden*. Er kan geen sprake van zijn dat de gegroeide groeneisen slechts de sluitpost zijn in de ruimtelijke inrichting.

De **noodzaak** om juist hier een taxistandplaats in te richten is in Stadsdelen Centrum en West *niet behoorlijk vastgesteld*, nadat wij van de Stadsdelen niets vernomen hebben terzake de inbreng op inspraakavond Mariotthotel, en bijhorende democratische inspraakverplichtingen van Overheden, waar wij voornoemde zorgen zowel mondeling als schriftelijk hebben voorgelegd.

Zeker had dit *binnen het Platform Bomen&Groen West* aan oa ons moeten zijn voorgelegd.

oetmoedigheid voor de Geest over alle deze onzaken

... knaif



**Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West**

30 OKT. 2013

Ontvangen