



Publicatiedatum 13 september 2013
Programma 3 Verkeer & Infrastructuur
Agendapunt 10
Datum besluit DB 23-07-2013

Te publiceren tekst

Onderwerp

Boerenweteringgarage, gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 2013

Te publiceren tekst

Met deze voordracht stelt het DB de deelraad voor het volgende besluit te nemen:

De Deelraad van Stadsdeel Zuid besluit

1. In te stemmen met de Nota van Beantwoording Zienswijzen juli 2013 en daarmee:
 - De zienswijzen van adressanten 1 t/m 15 ontvankelijk te verklaren;
 - De zienswijze ingekomen d.d. 4 juni 2013 niet ontvankelijk te verklaren;
 - De zienswijzen van adressanten 1, 12, 13 en 15 (gedeeltelijk) gegrond te verklaren en de zienswijzen van adressanten 2 t/m 11 en 14 ongegrond te verklaren.
2. De Nota van Wijzigingen bestemmingsplan Boerenweteringgarage juli 2013 vast te stellen en de wijzigingen over te nemen;
3. Het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 met het bij het plan behorende GML-bestand met planidentificatienummer NL.IMRO.0363.K1301BPSTD-VG01 gewijzigd vast te stellen;
4. Geen exploitatieplan ex. artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Wettelijke grondslag

Artikel 3.1, lid 1 Wet ruimtelijke ordening.
Artikel 6.12, leden 1 en 2 Wet ruimtelijke ordening.
Verordening op de stadsdelen.

Bestuurlijke achtergrond

De Oude Pijp kenmerkt zich door dichte bebouwing en transformeert, mede door de komst van de Noord/Zuidlijn, van een voornamelijk stedelijk woonmilieu naar een centrummilieu met een toename van horeca, detailhandel en toerisme. Er is sprake van hoge een parkeerdruk en een hoge druk op de openbare ruimte voor andere functies. In het Programma-akkoord 2010-2014 onderkent het Dagelijks Bestuur (DB) het parkeerprobleem en wordt aangegeven dat parkeerdruk en verkeersveiligheid meer aandacht krijgen. Een garage onder de Boerenwetering wordt daarbij expliciet genoemd als een middel om het parkeerprobleem op te lossen. Met deze bestuurlijke opdracht is de haalbaarheid van het garageproject stapsgewijs onderzocht: werkend van grof naar gedetailleerder niveau, gekoppeld aan verschillende bestuurlijke beslismomenten resulterend in het Projectbesluit op 28 maart 2012 en het Investeringsbesluit op 19 december 2012.

Met het Investeringsbesluit heeft de Deelraad een krediet van € 47,4 miljoen voor de bouw van de garage beschikbaar gesteld en het programma van maximaal 600 parkeerplaatsen vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is de compensatieafpraak 1 op 2: Het creëren van twee parkeerplaatsen in de garage leidt tot het opheffen van één parkeerplaats op het maaiveld. De parkeergarage is bedoeld als een ondergrondse uitbreiding van het

parkeerareaal op het maaiveld en kan ook op dezelfde wijze worden gebruikt door vergunninghouders en bezoekers. Het stadsdeel wil de parkeergarage aanleggen om:

1. de parkeerdruk in de Oude Pijp te verlagen;
2. vooral in de Frans Halsbuurt de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

De voorgenomen plannen sluiten aan bij de doelstellingen van stedelijk beleid en beleidsontwikkelingen: o.a. het Parkeerplan (6 november 2012) en de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA, 13 juni 2013). Het College van B&W heeft in het Parkeerplan aangegeven dat de Boerenweteringgarage een bijdrage kan leveren aan de doelstellingen. Om meer ruimte te maken om de openbare ruimte beter te kunnen inrichten moet eerst een oplossing gevonden worden voor het ruimtebeslag van de auto (MAA). Ook het beter benutten van parkeergarages door dubbelgebruik bewoners/bezoekers sluit aan bij het bij centraal stedelijke doelstellingen. Op deze manier wordt voorkomen dat de garage gedurende een gedeelte van de dag (als bewoners naar hun werk zijn) grotendeels leeg komt te staan, terwijl de straten vol staan met auto's van bezoekers (ParkeerPlan).

Door de realisatie van de parkeergarage kunnen maximaal 300 parkeerplaatsen op het maaiveld worden opgeheven. De vrijkomende ruimte wordt gebruikt om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De kwalitatieve herinrichting van de openbare ruimte van de Oude Pijp en specifiek de Frans Halsbuurt mede als gevolg van opheffing van parkeerplaatsen op straat is een apart project en gebeurt grotendeels na de realisatie van de parkeergarage. Deze procedure vindt plaats volgens de door het DB vastgestelde *Procesaanpak Frans Halsbuurt* d.d. 13 november 2012.

Conform de bij het Investeringsbesluit van 19 december 2012 aangenomen motie M99-2012 is voorafgaand aan het moment dat het bestemmingsplan ter vaststelling wordt aangeboden aan de Deelraad een Nota van Uitgangspunten en een communicatieplan voor de FH buurt opgesteld en ter bespreking aangeboden aan de leden van de Commissie LO op 10 september 2013, ter borging van het tweede doel van het garageproject namelijk: vooral in de Frans Halsbuurt de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Om de beoogde plannen uit te kunnen voeren moeten de nieuwe parkeergarage en de verbreding van de Brandweerbrug zijn opgenomen in een bestemmingsplan, dat het juridisch-planologisch kader biedt op grond waarvan de omgevingsvergunning voor de realisatie kan worden verleend. De garage is geprojecteerd onder de Boerenwetering, noordelijk van de Diamantbrug (brug 137) en zuidelijk van de Brandweerbrug (brug 79). Dit plangebied bevindt zich binnen de bestemmingsplannen De Pijp 2005, Museumkwartier en Valeriusbuurt 2010 en Water in De Pijp 2011. De Boerenwetering heeft in deze bestemmingsplannen de bestemming water(weg)gracht. Gronden binnen deze bestemmingen mogen gebruikt worden voor vaarwater, bijhorende waterhuishoudkundige doeleinden en sierwater en erop zijn toegestaan uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde. De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de bouwmogelijkheden die nu beoogd worden.

In navolging van het Projectbesluit (28 maart 2012) is daarom een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld dat de garage wel toestaat. Eveneens is een concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) opgesteld. Dit IPvE is als het ware de concretisering van het bestemmingsplan, waarin de beleidskaders, ontwerp margins en voorwaarden van belanghebbende partijen zijn opgenomen. Het concept IPvE is samen met het voorontwerp bestemmingsplan door het DB op 14 juni 2012 vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties zijn behandeld en gebundeld in de Nota van Beantwoording (NvB), die door het DB op 6 november 2012 openbaar is gemaakt. Waar van toepassing, zijn de reacties verwerkt in het IPvE, het voorstel voor het Investeringsbesluit en het ontwerp bestemmingsplan. Na vaststelling van het Investeringsbesluit is het ontwerp bestemmingsplan opgesteld en door het DB op 15 januari 2013 vrijgegeven voor terinzage legging van 28 januari tot en met 11 maart 2013. Ten opzichte van het voorontwerp zijn er in het ontwerp bestemmingsplan ook wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van de uitkomsten van onderzoeken die verricht zijn ter voorbereiding van het Investeringsbesluit, geactualiseerde en of aanvullende onderzoeken en het inmiddels vastgestelde Investeringsbesluit. Het ontwerp bestemmingsplan is aan de Commissies LO en R&W ter kennisname aangeboden op respectievelijk 12 februari 2013 en 6 maart 2013.

Tevens is na vaststelling van het Investeringsbesluit gestart met het Europese aanbestedingstraject waarbij een

aannemer(scombinatie) wordt geselecteerd voor de realisatie van de parkeergarage. Het DB heeft daartoe op 5 maart 2013 ingestemd met de Inschrijvingsleidraad. Op 16 mei 2013 hebben 7 aannemers een Inschrijving ingediend die beoordeeld zijn door een deskundig beoordelingsteam. Op 25 juni 2013 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met het voorstel van de Stuurgroep om de pre-awardfase te starten met de door het beoordelingsteam geselecteerde aannemerscombinatie.

De laatste stand van zaken rondom het project is verwoord in de 'Brief aan de Deelraad d.d. 25 juni 2013' die op 10 september 2013 ter kennisname is aangeboden aan de commissie LO. Vanwege de actualiteit rondom het aanbestedingstraject is de laatste stand van zaken tevens via de 'dagmail' van de griffie medegedeeld aan de leden van de Deelraad op 28 juni 2013. Het vast te stellen gewijzigde bestemmingsplan is op 10 september 2013 in een gecombineerde vergadering van de Commissie LO en R&W ter advisering van de Deelraad aan de Commissies voorgelegd.

Resultaat commissiebehandeling

Vast te stellen in de raadsvergadering van 25 september 2013.

Korte toelichting op het gevraagde besluit

1. De zienswijzen die ingediend zijn naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan zijn van de adressanten 1 t/m 15 ontvankelijk geacht. Deze zienswijzen zijn alle samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen (bijlage 2). Zie ook 'uitkomsten inspraak en maatschappelijk overleg'. Eén zienswijze, ingekomen d.d. 4 juni 2013, is niet ontvankelijk geacht aangezien deze na de termijn van terinzagelegging is ingediend. Adressant is in de gelegenheid gesteld te onderbouwen wat de reden is van de te late indiening. Op basis van de geleverde onderbouwing is geconstateerd dat de overschrijding niet verschoonbaar is en is deze zienswijze niet verder in behandeling genomen. Overigens bevat de zienswijze geen andere aspecten dan die ook door andere indieners van het reacties op het voorontwerp bestemmingsplan en adressanten van zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan zijn ingediend. Alle adressanten, waaronder ook de indiener van de niet ontvankelijke zienswijze hebben een brief ontvangen met verwijzing naar de digitale vindplaats van de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan juli 2013.

Voor zover zienswijzen aanleiding hebben gegeven het bestemmingsplan te wijzigen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn zij (gedeeltelijk) gegrond verklaard. De zienswijzen die geen aanleiding gegeven hebben het bestemmingsplan te wijzigen zijn ongegrond verklaard.

2. Naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen is het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd. De wijzigingen zijn opgenomen in de Nota van Wijzigingen juli 2013 (bijlage 3). Deze nota bevat tevens de ambtshalve wijzigingen. De Nota van Wijzigingen is verwerkt in het bestemmingsplan. Zie ook 'uitkomsten inspraak en maatschappelijk overleg'.
3. De geldende bestemmingsplannen voorzien niet in de bouwmogelijkheden die nu beoogd worden. Na het Investeringsbesluit is daarom het gewijzigd bestemmingsplan opgesteld. Voor de realisatie van de Boerenweteringgarage en de vernieuwing van de Brandweerbrug wordt een bouwonderneming geselecteerd via de prestatie-inkoopmethode. De aannemers(combinatie) krijgt ontwerpvrigheden, maar ook de daarmee samenhangende bouwkundige en financiële verantwoordelijkheden. Prestatie-inkoop heeft als doel de expert in de markt te selecteren en deze op basis van het Design- Construct- en Maintain contract aan de opdrachtgever de beste (ontwerp)oplossingen te laten leveren. Voorwaarde voor succes van de prestatie-inkoopmethode is dat de voorbereidingsfase zodanig ingericht wordt, dat de marktpartijen maximale oplossingsvrijheid krijgen. Het gewijzigde bestemmingsplan voor de te realiseren parkeergarage en de verbreding van de brug is daarom, evenals bij het voorontwerp en het ontwerp bij recht in het bestemmingsplan voorgesteld in de vorm van een globale bestemming. De afmetingen en

bebouwingspercentages zijn zodanig, dat er ruimte blijft voor flexibiliteit ten aanzien van de exacte vorm en afmetingen van de parkeergarage en de Brandweerbrug.

Op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting van het bestemmingsplan inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Omdat binnen de bestemming flexibiliteit wordt geboden, is ook via een ruim opgezet onderzoek aangetoond dat een ondergrondse parkeergarage vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening mogelijk is. Daarbij zijn de mogelijke gevolgen voor onder meer de verkeersveiligheid, bodem, luchtkwaliteit, geluid, waterhuishouding en flora en fauna voor het hele plangebied inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten blijkt, dat met de komst van de garage de vigerende, (inter)nationale/regionale normen niet worden overschreden.

Het ten opzichte van het ontwerp gewijzigde bestemmingsplan dat is bijgevoegd betreft een analoog exemplaar. Het gewijzigde bestemmingsplan wordt digitaal ontsloten via www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl door middel van een GML-bestand. Omdat het digitaal ontsloten bestemmingsplan leidend is bij het raadplegen van het bestemmingsplan is het van belang dat dit GML-bestand onderdeel uit maakt van het vaststellingsbesluit. Het Dagelijks Bestuur verzoekt de Deelraad beide bestemmingsplannen (het analoge exemplaar en het digitaal ontsloten exemplaar) vast te stellen opdat volgens planning (bijlage 9 Investeringsbesluitdossier) uitvoering gegeven kan worden aan het Investeringsbesluit.

4. Omdat de grond eigendom is van het stadsdeel, is er geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan conform artikel 6.12, lid 1 Wro. Zie de financiële paragraaf.

Kanttekeningen en risico's

- Voor het gebied langs en in de directe omgeving van de Noord/Zuidlijn zet het Stadsdeel in op een programmatische aanpak. De centrale doelstelling van dit programma luidt: "Het realiseren van een integrale kwaliteitsslag voor het gebied langs de Noord/Zuidlijn in Stadsdeel Zuid in de periode tot 2020". Om dit doel te behalen worden de thema's economische ontwikkeling, omgevingskwaliteit openbare ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid in ogenschouw genomen. In het Programma Omgeving Noord/Zuidlijn dat door het DB in mei 2011 is vastgesteld en het Programmaplan 2013, worden deze thema's in verbeterdoelen nader uitgewerkt. Belangrijke elementen hierin zijn gebiedsregie en een gecoördineerde communicatie inzet. Voor het project Boerenweteringgarage wordt voortdurend aangesloten bij dit programma. Voor wat betreft de planning is het, om de (bouw- en verkeers)overlast voor de omgeving te beperken, uitgangspunt dat de Boerenweteringgarage bij ingebruikname van de Noord-Zuidlijn in juli 2017 gereed is.

- Het niet vaststellen van het bestemmingsplan leidt op termijn zeer waarschijnlijk tot een onwenselijke situatie in de Oude Pijp. De druk is er zeer hoog en de verwachting is dat de druk op het gebied toe neemt, mede gezien de vele andere ontwikkelingen in de omgeving. De mogelijkheden om de druk te verlagen zijn in dit dicht bebouwde gebied beperkt: de garage biedt mogelijkheden.

- Indieners van zienswijzen kunnen na de publicatie van het vaststellingsbesluit beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit geldt ook voor diegenen die een rechtstreeks belang hebben bij de onderdelen die gewijzigd worden vastgesteld. Waar mogelijk en van toepassing is het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd om tegemoet te komen aan de zienswijzen. Bij de planning van het project Boerenweteringgarage is met een beroepsprocedure naar aanleiding van een nieuw bestemmingsplan rekening gehouden. Omdat deze juridische procedure vaak veel tijd in beslag neemt (ongeveer een jaar tot anderhalf jaar), is het bestemmingsplan tijdig ter vaststelling aangeboden aan de Deelraad.

- De impact van de bouw op de omgeving vraagt om extra aandacht. Dit wordt onderkend door de projectorganisatie, het Dagelijks Bestuur en de Deelraad. Zij stuurt via Motie M100-2012 actief aan op een goede procesaanpak voor bouwrisico's waarbij tevens bij begin bouw alle bouwrisico's van aanwonenden bij de aannemer komen te liggen en waarin duidelijk de procedure wordt omschreven hoe bewoners moeten handelen in geval van schade. Tegelijk met het opstellen van het bestemmingsplan en het uitvoeren van aanbestedingstraject

wordt daarom door de projectorganisatie gewerkt aan een integraal plan van aanpak om schade, risico's en (bouw) overlast voor de omgeving te beperken (nader omschreven in de 'Brief aan de leden van de Deelraad (DB besluit d.d. 25 juni).

- De plannen voor de parkeergarage zijn conform besluitvorming bij het Projectbesluit (maart 2012) op verzoek van de Deelraad getoetst door externe bureaus, zijnde de second opinion. De externe bureaus hebben het garageplan als verantwoord beoordeeld en de bevindingen van de second opinion zijn op 8 november 2012 toegelicht aan de leden van de Commissie Leefomgeving (LO). Vanuit de projectorganisatie is en wordt geanticipeerd op suggesties die zijn gedaan door de drie bureaus (zie de memo 'Anticipatie suggesties second opinion' paragraaf 10 Investeringsbesluit). Aan een suggestie om tot een gedetailleerder ontwerp te komen om zo nauwgezetter kosten te kunnen ramen, is bewust geen gehoor gegeven. Gekozen is voor de prestatie-inkoopmethode in combinatie met een DCM-contract. Consequentie van deze aanbestedingsvorm is het belang van een andere suggestie dat er geen opdracht wijziging komt richting de aannemer.

Gevolgen

Belanghebbenden	Positief gevolg van de komst van de garage voor de buurt (lange termijn): extra parkeer capaciteit voor primair vergunninghouders en secundair automobilisten die het stadsdeel bezoeken. Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving door het opheffen van parkeerplaatsen op straat. Negatief gevolg van de aanleg van de garage voor de buurt (tijdelijk/korte termijn): wéér een bouwput in de Oude Pijp en de daaraan gekoppelde overlast. Eigenaren van onroerend goed aan de Ruysdaelkade en de Hobbemakade kunnen op grond van het bestemmingsplan planschade ondervinden. Zie de financiële paragraaf.
Stadsdeelorganisatie	Het gewijzigde bestemmingsplan treedt in werking na afloop van de beroepstermijn bij de Raad van State en vormt daarmee het nieuwe toetsingskader voor het aanvragen van de omgevingsvergunning voor de realisatie van de parkeergarage. Het stadsdeel kan daarmee uitvoering geven aan het Investeringsbesluit en bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van het Programma Noord/Zuidlijn.

Uitkomsten extern advies

Het opstellen van het bestemmingsplan en de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan is begeleid door Van Riezen en Partners, die tevens de planschaderisico analyse heeft opgesteld. Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat er planschaderisico's zijn. Zie financiële paragraaf. Het beoogde project c.a. is getoetst door externe bureaus, zijnde de eerder vermelde second opinion. De adviezen zijn, waar relevant in deze projectfase, verwerkt in het gewijzigde bestemmingsplan.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

Voorontwerp bestemmingsplan

Het concept IPvE is samen met het voorontwerp bestemmingsplan door het DB op 14 juni 2012 vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties, 47 in totaal, zijn behandeld en gebundeld in de Nota van Beantwoording inspraak voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE (NvB), die door het DB op 6 november 2012 openbaar is gemaakt. Waar van toepassing, zijn de reacties verwerkt in het IPvE, het voorstel voor het Investeringsbesluit en het ontwerp bestemmingsplan. Ten opzichte van het voorontwerp zijn er in het ontwerp bestemmingsplan ook wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van de uitkomsten van onderzoeken die verricht zijn ter voorbereiding van het Investeringsbesluit, geactualiseerde en of aanvullende onderzoeken en het inmiddels vastgestelde Investeringsbesluit. De wijzigingen in het ontwerp bestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerp zijn opgenomen bij de bijlagen bij de toelichting (bijlage 1d) en betreffen op hoofdlijnen:

- De beschrijving van het Investeringsbesluit d.d. 19 december 2012 en het door het college van B&W vastgestelde ParkeerPlan van de gemeente Amsterdam d.d. 6 november 2012. Het aantal parkeerplaatsen is

gemaximeerd tot 600 plaatsen;

- De situering van de in- en uitritten voor auto's is ingeperkt. Deze kunnen niet langer tegenover alle panden langs de Ruysdaelkade worden gerealiseerd maar alleen nog tegenover de middelste 3 bouwblokken: om verkeersopstoppen te voorkomen en planschade risico's voor bewoners/ondernemers te beperken;
- De ruimte voor verbreding van de Brandweerbrug (brug 79) tussen de Hobbemakade en de Ruysdaelkade is vergroot van 2 naar 4m aan weerszijden van de bestaande brug. Een bredere brug kan beter worden ingericht op de verwachte fietsers- en voetgangersstromen;
- Het aantal entreehuizen voor voetgangers is beperkt tot 2 en het oppervlak is verkleind van 35 m² tot 20 m². De entreehuizen kunnen alleen nog tegenover het eerste en het laatste bouwblok van de Ruysdaelkade worden gerealiseerd; Het aantal noodtrappenhuizen is beperkt tot 3 met een maximale hoogtemaat van 1m en maximaal oppervlak van 10 m².

Ontwerp bestemmingsplan

Van 28 januari tot 11 maart 2013 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegen. In het kader van de ter visielegging van het ontwerp bestemmingsplan, maar ook om het project in breder verband toe te lichten heeft het stadsdeel op 6 februari 2013 een bewonersavond georganiseerd.

Daarnaast zijn in het kader van overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro, diensten en bedrijven verzocht een reactie te geven op het ontwerp bestemmingsplan.

De uitkomsten van de ter inzage legging zijn verwoord in de Nota van Beantwoording zienswijzen juli 2013 (bijlage 2), waarin tevens is aangegeven in hoeverre de zienswijzen (15 in totaal) aanleiding hebben gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn in het bestemmingsplan ambtshalve wijzigingen doorgevoerd, als gevolg van geactualiseerde en/of aanvullende onderzoeken/adviezen en nieuw vastgestelde beleidsuitgangspunten. De wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen in de Nota van Wijzigingen juli 2013 (bijlage 3) en betreffen op hoofdlijnen:

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen:

- Doublures met het omgevingsrecht zijn geschrapt;
- Toegevoegd is dat de bouwvloerdiepte maximaal 16 meter bedraagt, met een afwijkingsbevoegdheid van maximaal 2 meter.

Ambtelijke wijzigingen:

- De naam van het bestemmingsplan is gewijzigd in Boerenweteringgarage 2013;
- In de toelichting is een nieuwe alinea toegevoegd naar aanleiding van de vastgestelde MobiliteitsAanpak Amsterdam (d.d. 13 juni 2013);
- Aan de bijlagen zijn geactualiseerde onderzoeken (lucht, geluid, waterparagraaf en de natuuroets) toegevoegd. De conclusies ten aanzien van eerder gedane onderzoeken zijn ongewijzigd, alleen in de waterparagraaf leidde dat tot enige bijstelling;
- Aan de bijlagen is het draagvlakonderzoek toegevoegd.

Financiële paragraaf

De ontwikkeling is financieel uitvoerbaar:

- Met het nemen van het Investeringsbesluit op 19 december 2012 heeft de Deelraad voorzien in de reservering van financiële middelen voor de bouw van de garage, inclusief de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan. Het geld is en wordt gespaard sinds 2008 in het Bestemming Inpandige ParkeerVoorzieningen fonds (BIPV) via een eerdere ophoging van de vergunningtarieven wat plaatsgevonden heeft in het kader van de vaststelling van de Nota Parkeren d.d. 31 oktober 2007. Voor de bouw van de garage sluit Stadsdeel Zuid een krediet af conform de Nota Investerings en Afschrijvingsbeleid. De geraamde kosten voor rente en afschrijving liggen onder het bedrag dat vergunninghouders nu jaarlijks afdragen voor de realisatie van inpandige parkeervoorzieningen.

- Stadsdeel Zuid is gehecht aan de zekerheid in de totale kosten voor de realisatie van de parkeergarage. Omdat voor de contractering gebruik wordt gemaakt van de Best Value Procurement principes (Prestatie-inkoop), wordt ook zekerheid in de totale kosten voor de realisatie van de parkeergarage geborgd. Marktpartijen moeten zich onderscheiden ten opzichte van anderen door het bieden van voldoende kwaliteit tegen een aantrekkelijk bedrag, onder een vastgesteld plafondbedrag. Uit ervaringen is gebleken dat met deze methode nauwelijks budgetoverschrijdingen optreden.

- Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor bestemmingsplannen een grondexploitatieplan worden vastgesteld. In afwijking van het eerste lid kan de Deelraad bij een besluit tot vaststelling van een (gewijzigd) bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd zijn. Omdat de grond eigendom is van het stadsdeel, is er geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan conform artikel 6.12, lid 1 Wro.

- Door de afdeling Parkeergebouwen van de Dienst Infrastructuur en Verkeer is in het kader van het Investeringsbesluit het rapport Exploitatieanalyse Parkeergarage Boerenwetering opgesteld. In dit rapport is een uitgebreide beschouwing gegeven rond de verwachte opbrengsten en exploitatielasten uitgaande van verschillende scenario's. De resultaten van dit onderzoek zijn getoetst met de second opinion van bureau Spark. Beide rapportages concluderen dat de exploitatie niet onrendabel is. Daarbij kan het stadsdeel sturen op de bezetting omdat zij vooralsnog de exploitatie in eigen beheer houdt.

Financiële toelichting:

Zijn er financiële risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?

- Wanneer er in een hoogstedelijk gebied ingrepen plaatsvinden van deze omvang is er vaak ook een nadeel. Eigenaren van onroerend goed aan de Ruysdaelkade en de Hobbemakade kunnen op grond van het bestemmingsplan planschade (waardedaling van panden ten gevolge van de garagebestemming) ondervinden en claimen. Het uitzicht en de bezonning van panden kan worden belemmerd omdat er twee entreehuisjes voor de parkeergarage gerealiseerd moeten worden. Om de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan te borgen is een risicoanalyse planschade verricht, die opgenomen is bij de bijlagen bij de toelichting (bijlage 1d). Naar aanleiding van de conclusies van deze analyse is bij het Investeringsbesluit een financiële reservering opgenomen. Vanwege het algemene belang van zicht vanuit de dwarsstraten op het water van de Boerenwetering kan het risico niet worden weggenomen door de entreehuisjes in het verlengde van de dwarsstraten te plaatsen in plaats van tegenover de bouwblokken.

Het stadsdeel doet er wel alles aan om de risico's op planschade te beperken en het effect op het uitzicht vanuit de panden en de bezonning te beperken. Mede naar aanleiding van de reacties op het voorontwerp bestemmingsplan is het aantal entreehuisjes beperkt tot 2 en het oppervlak verkleind van 35 m² naar 20 m². De entreehuisjes kunnen in plaats van tegenover alle bouwblokken alleen nog tegenover het eerste en laatste bouwblok van de Ruysdaelkade gesitueerd worden.

Daarnaast is een transparante vormgeving als voorwaarde in het Integraal Programma van Eisen (Investeringsbesluit 19 december 2012) in de uitvraag richting de aannemer opgenomen. Tijdens het uitwerken van de plannen met de aannemer wordt er naar gestreefd dat ook de entreehuisjes een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt nader afgestemd met de welstandscommissie, stedenbouwkundig adviseurs en de supervisor van het stadsdeel die de samenhang en kwaliteit van de ruimtelijke inrichting bewaakt.

- Voor de kosten van mogelijke juridische procedures naar aanleiding van de vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan is een reservering binnen de projectbegroting opgenomen.

Geheimhouding

N.v.t.

Publicatie/communicatie

- Het vaststellingbesluit zal uiterlijk binnen 6 weken na vaststelling (door gewijzigde vaststelling moet het vaststellingsbesluit voor de publicatie eerst aan GS en de minister van I&M worden verzonden) worden publiceerd. Vervolgens start de beroepstermijn van zes weken bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op de dag na die van de terinzagelegging. Het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt.
- Bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden worden op de hoogte gebracht van de laatste stand van zaken rondom het project via de huis aan huis nieuwsbrief die 1 keer per twee maanden wordt verspreid in Noord-Pijp, de digitale nieuwsbrief van het project, de projectwebsite en een artikel in de stadsdeelkrant. Hierbij is tevens aan hun gemeld dat zij bij de behandeling van het gewijzigde bestemmingsplan aanwezig kunnen zijn en kunnen inspreken.
- De vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan wordt ook bekend gemaakt met een nieuwsbericht op de internet pagina van Stadsdeel Zuid en tevens wordt een persbericht verzonden naar de media.
- Er wordt afgestemd met de communicatieadviseur van het Programma Omgeving Noord/Zuidlijn omdat de communicatie naar bewoners en ondernemers vanuit alle omgevingsprojecten eenduidig moet zijn.
-
- omgevingsprojecteneenduidig moet zijn.

Meegezonden

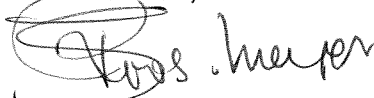
Op de raadsinformatie op de website ([www.zuid.amsterdam.nl/bestuur en organisatie/deelraad](http://www.zuid.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/deelraad)) treft u de volgende stukken aan.

1. Gewijzigd bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 met planidentificatienummer NL.IMRO.0363.K1301BPSTD-VG01
 - 1a. Verbeelding;
 - 1b. Regels;
 - 1c. Toelichting;
 - 1d. Bijlagen bij de toelichting (1d-1 t/m 1d-15 niet meegezonden, ligt ter inzage).
2. Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage juli 2013.
3. Nota van Wijzigingen ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage juli 2013.

Ter inzage gelegd

De bijlagen bij de toelichting van het gewijzigde bestemmingsplan zijn meegezonden maar hoeven niet te worden geprint. Vanwege de omvang worden de bijlagen ter inzage gelegd op de griffietafel. De stukken zijn ook digitaal in te zien op de projectwebsite www.zuid.amsterdam.nl > wonen en leefomgeving > wegen en verkeer en op de website van het stadsdeel onder www.zuid.amsterdam.nl/bestemmingsplannen (nr.81).

Aldus besloten,

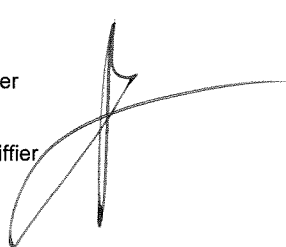


F.S. Roos-Meijer

raadsvoorzitter

J.S. Spier

raadsgriffier



23 juli 2013



Nota van Beantwoording Zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013



Inhoudsopgave

A.	Inleiding	1
B.	Zienswijzen tervisielegging	2
1.1.	Adressant 1.....	2
1.2.	Adressant 2.....	17
1.3.	Adressant 3.....	23
1.4.	Adressant 4.....	24
1.5.	Adressant 5.....	25
1.6.	Adressant 6.....	26
1.7.	Adressant 7.....	31
1.8.	Adressant 8.....	33
1.9.	Adressant 9.....	35
1.10.	Adressant 10.....	37
1.11.	Adressant 11.....	38
1.12.	Adressant 12.....	49
C.	Reacties DRO, KPN en Waternet.....	63
1.13.	Adressant 13 - DRO	63
1.14.	Adressant 14 - KPN.....	64
1.15.	Adressant 15 - AGV/Waternet	64

A. Inleiding

Conform het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerpbestemmingsplan Boerenweteringgarage 2012 van 28 januari tot en met 11 maart 2013 ter inzage gelegen.

Binnen de termijn van de ter inzage legging zijn 12 zienswijzen ingekomen. Vijf van de ingekomen zienswijzen (adressant 2, 6, 7, 11 en 12) zijn door meerdere afzenders ondertekend.

De zienswijzen worden in deel B puntsgewijs weergegeven en voorzien van een antwoord. De in deze Nota van Beantwoording (NvB) opgenomen weergave van de zienswijzen is geen woordelijke herhaling van de zienswijzen, maar een samenvatting. De mate waarin een zienswijze meer of minder uitgebreid wordt samengevat varieert. Daarbij is het uitgangspunt dat standpunten worden samengevat tot de kern van de zaak, toegespitst op wat planologisch relevant is en dat herhalingen (binnen een zienswijze) worden voorkomen.

In één geval is de zienswijze ruim buiten de termijn ingediend, te weten 4 juni 2013. Adressant is in de gelegenheid gesteld te onderbouwen wat de reden is van de te late indiening, om vast te stellen of de overschrijding van de termijn verschoonbaar is. Op basis van de geleverde onderbouwing wordt geconstateerd dat de overschrijding niet verschoonbaar is en wordt deze zienswijze niet verder in behandeling genomen.

In deze NvB zijn de zienswijzen geanonimiseerd in verband met privacybescherming: het vastgestelde bestemmingsplan inclusief bijlagen (o.a. deze NvB) zal namelijk worden gepubliceerd op internet.

Naast bovengenoemde genoemde zienswijzen zijn formele reacties van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam (namens het college van Burgemeester en Wethouders) en van KPN ontvangen, alsook informele opmerkingen van AGV/Waternet. Dezen zijn samengevat en van een reactie voorzien in de deel C.

B. Zienswijzen ter visielegging

1.1. Adressant 1

Zienswijze 1a

Ten onrechte mogen over het gehele plangebied viaducten en bruggen worden aangelegd.

Beantwoording 1a

De aanleg van viaducten of bruggen overal binnen het plangebied wordt niet beoogd. Dat de planregeling daarin wel voorziet is dan ook onterecht. De zienswijze van adressant is op dit punt gevolgd en de regeling is hierop aangepast.

Zienswijze 1b

Binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' zijn onterecht overal toegestaan:

1. terras
2. voedselmarkt/-kraam
3. speelvoorzieningen
4. openbare toiletvoorzieningen
5. nutsvoorzieningen
6. ondergrondse afvalcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen
7. werken voor beeldende kunst
8. straatmeubilair
9. groenvoorzieningen
10. parkeervoorzieningen op maaiveld
11. waterlopen en waterpartijen
12. ondergrondse infrastructuur
13. laad- en losvoorzieningen

Beantwoording 1b

1. De regelgeving met betrekking tot terrassen staat in de APV en is een burgemeesterbevoegdheid. De toestemming voor een terras wordt geregeld in de exploitatievergunning van het horecabedrijf, waarbij onder andere rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid en met de bruikbaarheid en andere publieke functies van de weg.
Een terras is op grond van de definitie alleen mogelijk bij een horecabedrijf. In bestemmingsplan De Pijp 2005 is de vestiging van horecabedrijven beperkt. Terrassen zijn dan ook niet overal toegestaan. De zienswijze van adressant leidt op dit punt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2. De kade is niet bestemd tot voedselmarkt/-kraam. Waarom adressant dit veronderstelt is niet duidelijk, aangezien geen planregel hierop ziet. De zienswijze van adressant leidt op dit punt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. De bouw van speelvoorzieningen hebben een maatschappelijk belang en eventuele bebouwing betreft altijd ondergeschikte bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De gronden zijn eigendom van de gemeente, zodat het stadsdeel sturing houdt in de vorm en omvang van de voorzieningen. De zienswijze van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De realisatie van openbare toiletvoorzieningen in het plangebied is, zolang het geen gebouwen betreft, toegelaten op grond van het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder g), waarin geregeld is dat straatmeubilair (waaronder openbare toiletvoorzieningen vallen) vergunningvrij kan worden gebouwd. Regeling in het bestemmingsplan is daardoor overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze omdat er anders onnodig een dubbeling is met het omgevingsrecht. Voor het toelaten van openbare toiletvoorzieningen als gebouwen is de algemene afwijkingsbevoegdheid in artikel 10 onder a onder 1 aangevuld.
5. De realisatie van nutsvoorzieningen in het plangebied is toegelaten op grond van het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder a), waarin geregeld is dat een bouwwerk ten behoeve van een nutsvoorziening, de waterhuishouding, het meten van de luchtkwaliteit, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer of het weg-, spoorweg-, water- of luchtverkeer vergunningvrij kunnen worden gebouwd met een maximale hoogte van 3 meter en een maximum oppervlakte van 15 m². Nutsvoorzieningen zijn in dit gebied wel nodig, maar regeling in het bestemmingsplan is overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze omdat er anders onnodig een dubbeling is met het omgevingsrecht.
6. De realisatie van ondergrondse afvalcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen in het plangebied is toegelaten op grond van het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder e), waarin geregeld is dat een container voor het inzamelen van huishoudelijke afvalstoffen als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer vergunningvrij kan worden geplaatst. Regeling in het bestemmingsplan is daardoor overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze omdat er anders onnodig een dubbeling is met het omgevingsrecht.
7. De wens de planologische regelingen in het stadsdeel te harmoniseren is reden geweest om in het bestemmingsplan werken voor beeldende kunst toe te staan binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Artikel 10 van de planregels (Algemene afwijkingsregels) voorziet eveneens in de mogelijkheid van de bouw of aanleg van werken voor beeldende kunst (plastieken), maar dan niet bij recht. Dat de planregeling van het ontwerpbestemmingsplan daarin wel bij recht voorziet is, gezien de zienswijze en de potentiële ruimtelijke impact van het overal toestaan van werken voor beeldende kunst, onterecht. Bij individuele situaties is een afzonderlijke belangenafweging op zijn plaats, wat kan worden gegarandeerd door werken voor beeldende kunst niet bij recht toe te staan. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze.
8. De realisatie van straatmeubilair in het plangebied is toegelaten op grond van

het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder g), waarin geregeld is dat straatmeubilair vergunningvrij kan worden gebouwd. Regeling in het bestemmingsplan is daardoor overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze.

9. Groenvoorzieningen zijn op grond van de tot nu toe geldende bestemmingsplannen in het plangebied al toegestaan. Er staan bomen en in het water drijven tuinen met groenvoorzieningen. Het is dan ook ter borging van de kwaliteit van de leefomgeving wenselijk groenvoorzieningen te blijven toestaan. Voor de inrichting van de openbare ruimte worden zelfstandige procedures met inspraakmogelijkheid doorlopen. De zienswijze van adressant leidt op dit punt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
10. Parkeervoorzieningen op maaiveld zijn op grond van de tot nu toe geldende bestemmingsplannen in het plangebied al toegestaan. Er zijn ook parkeervoorzieningen aangelegd. Het is gezien het parkeerbeleid van de gemeente wenselijk parkeervoorzieningen op maaiveld te blijven toestaan. Voor de inrichting van de openbare ruimte worden zelfstandige procedures met inspraakmogelijkheid doorlopen. De zienswijze van adressant leidt op dit punt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
11. Binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' is het noodzakelijk waterlopen en waterpartijen toe te staan omdat onder de bruggen het gebruik van gronden ten behoeve van waterlopen en waterpartijen moet kunnen plaatsvinden. De aanleg van water binnen het verkeersareaal wordt ter plaatse van andere gronden niet beoogd. Dat de planregeling daarin wel voorziet is dan ook onnodig. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze, opdat waterlopen en partijen uitsluitend ter plaatse van bruggen worden toegelaten, waarbij de bepaling is aangevuld zodat deze functieomschrijving in artikel 4.1 en 5.1 in overeenstemming wordt gebracht met die van artikel 5.1.
12. De aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur in het plangebied is toegelaten op grond van het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder d), waarin geregeld is dat ondergrondse buis- en leidingstelsels, met uitzondering van een buisleiding als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen vergunningvrij kunnen worden aangelegd. Regeling in het bestemmingsplan is daardoor overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze omdat er anders onnodig een dubbeling is met het omgevingsrecht.
13. Het afzonderlijk benoemen in de planregels wekt de suggestie dat laden en lossen geen gangbare inrichtingsvorm binnen verkeersareaal is. Laad- en losvoorzieningen, in de vorm van daarvoor via verkeersbesluiten aangewezen (delen van) zijn echter binnen verkeersareaal, ook op grond van het tot nu toe geldende bestemmingsplannen, al zonder meer toegestaan. Er zijn ook laad- en losvoorzieningen aangelegd. Regeling in het bestemmingsplan is daardoor overbodig en kan worden geschrapt. De planregeling is aangepast naar aanleiding van de zienswijze.

Zienswijze 1c

De ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan is onvolledig geweest omdat de in de plantoelichting genoemde exploitatieanalyse van DIVV niet ter inzage is gelegd.

Beantwoording 1c

De exploitatieanalyse van DIVV maakt deel uit van het Investeringsbesluitdossier, dat openbaar is gemaakt in het kader van de besluitvorming door de stadsdeelraad op 19 december 2012 (bijlage 5 bij het Investeringsbesluit).

Zienswijze 1d

Het is onduidelijk hoe het verbod op bovengrondse bouwwerken (art 4.2.2.d.1) zich verhoudt tot de opsomming van bovengrondse bouwwerken in art 4.2.2.d.2 en verder.

Beantwoording 1d

In de onderscheidde onderdelen van artikel 4.2.2.d is steeds concreet aangegeven welke bebouwing wordt toegelaten ter plaatse van de genoemde aanduidingen. Er zijn geen onderlinge tegenstrijdigheden. In principe is alleen ondergrondse bebouwing toegelaten, maar bijvoorbeeld onder 2 is bepaald dat *tevens* (dus aanvullend op 1) bepaalde vormen van bovengrondse bouwwerken zijn toegestaan. De planregeling is niet aangepast naar aanleiding van de zienswijze.

Zienswijze 1e

Het is onduidelijk hoe het gebruik als bedoeld in art 5.1 onder c en art 5.1 onder d zich tot elkaar verhouden.

Beantwoording 1e

In artikel 5.1 is sprake van een verschrijving. Er is geen aanleiding om onder c gebouwde parkeervoorzieningen toe te staan en vervolgens onder d nog eens gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals nooduitgangen en ventilatievoorzieningen. Sublid c dient te worden geschrapt. De planregeling is naar aanleiding van dit onderdeel uit de zienswijze aangepast.

Zienswijze 1f

In art 5.2.2 is geregeld dat maximaal 3 bouwlagen onder water gebouwd mogen worden, maar ten onrechte ontbreekt een hoogtemaat voor de bouwlaag, waardoor de ruimtelijke effecten niet inzichtelijk en onvoldoende onderzocht zijn.

Beantwoording 1f

In de zienswijze wordt geen aanleiding gevonden om de maximale diepte van het bouwen niet in meters vast te leggen. De stelling dat de ruimtelijke effecten zonder maatvoering niet inzichtelijk en onvoldoende onderzocht zijn is juist, voor zover aangenomen kan worden dat het bestemmingsplan een theoretisch onbeperkte

bouwdiepte toelaat. De planregeling is aangepast. Aan de hand van de in de onderzoeken betrokken bouwvloerdiepte van 16 meter onder NAP wordt in de planregels een maximale bouwdiepte opgenomen.

Zienswijze 1g

Ten onrechte en in strijd met de rechtszekerheid mogen over de hele kade gebouwen ten behoeve van in- en uitritten, entrees en nooduitgangen worden gebouwd. De ruimtelijke effecten hiervan zijn niet inzichtelijk. Ten onrechte is geen gebruik gemaakt van preciezere aanduidingen op de verbeelding.

Beantwoording 1g

In het ontwerpbestemmingsplan is niet geregeld dat over de hele kade gebouwen ten behoeve van in- en uitritten, entrees en nooduitgangen mogen worden gebouwd. In tegendeel: door gebruikmaking van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 1 t/m 4' is juist een nadere plaatsbepaling geregeld. Deze aanduidingen zijn precies toegepast, wat wil zeggen dat op de verbeelding kan worden gemeten waar welke aanduiding geldt. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1h

Het begrip in- en uitrit is niet gedefinieerd in de begripsbepalingen, zodat onduidelijk is wat daaronder wordt verstaan.

Beantwoording 1h

Er is geen grond te veronderstellen dat voor elk in een bestemmingsplan gebruikt begrip een definitie moet worden gegeven. Op grond van vaste jurisprudentie moet aan een niet nader gedefinieerd begrip de in het dagelijks spraakgebruik toegekende betekenis worden toegekend. Aangezien het bestemmingsplan ziet op de bouw van een parkeergarage is evident wat met in- en uitritten wordt bedoeld, bovendien zijn in de planregels concrete bouwregels voor de in- en uitritten opgenomen zodat duidelijk is welke verschijningsvorm de in- en uitritten kunnen krijgen. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1i

Verzocht wordt de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 3' te doen laten vervallen, omdat deze juist voor de woningen is geprojecteerd. Verzocht wordt de aanduiding te verplaatsen naar het blok van de Heinekenstallen, omdat daar geen woningen zijn en de aanvaardbaarheid van een in- en uitrit daar vanuit de goede ruimtelijke ordening gezien veel groter is.

Beantwoording 1i

De afmetingen en positie van de in- en uitritten is beperkt tot de kade ter plaatse van drie van de vijf bouwblokken langs het rak. Positionering van de in- en uitritten

bij het meest noordelijke en het meest zuidelijke bouwblok is niet mogelijk gemaakt, omdat daar wegens de nabijheid van verkeerskruisingen van en naar de ontsluiting van het gebied (Hobbemakade en Albert Cuypstraat) het risico op opstoppen en mogelijke onveilige situaties i.v.m. kruisend fietsverkeer voorkomen moet worden. Gezien de maximale hellingshoek van de in- en uitritten (10%) gebaseerd op NEN 2443 en de diepte van de kelder is een lengte per hellingbaan van ongeveer 70 meter benodigd. Er is geen ruimte om de hellingbanen op een andere manier te realiseren dan in de lengterichting van de Ruysdaelkade. Het is daardoor nodig dat de in het ontwerpbestemmingsplan weergegeven lengte van de kade benut kan worden voor de positionering van de in- en uitritten.

Een beperking van de aanduiding van de in- en uitritten tot één of twee bouwblokken maakt de mogelijkheden voor technische inpassing van de in- en uitritten te beperkt en is daarom niet reëel. Overigens zal de inrit naar verwachting worden gerealiseerd binnen de aanduiding (sv-pg-3) tegenover het tweede bouwblok vanaf het noorden, dus tegenover de Heinekenstallen en de uitrit binnen de meest zuidelijke aanduiding (sv-pg-3), zodat slechts één woonblok te maken krijgt met een in- of uitrit. De middelste aanduiding (sv-pg-3), tegenover de woning van adressant, betreft naar verwachting alleen de dieper gelegen delen van de hellingbanen, welke met een dakconstructie zal zijn afgedekt.

Vanwege deze positionering van de in- en uitritten nabij woningen is onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV gevraagd naar de effecten daarvan op de geluid- en luchtkwaliteit. Het onderzoeksbureau heeft aangegeven dat de effecten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit ter plaatse van de in- en uitritten zich niet significant onderscheiden van de effecten elders langs de Ruysdaelkade. Het is mogelijk dat er plaatselijk kortstondig sprake is van een toename van het geluid bij optrekken en afremmen van verkeer bij de in- en uitgang. Dit is afhankelijk van het rijgedrag van de bestuurder, maar bij rustig optrekken en afremmen hoeft het geluid niet toe te nemen. Voor het bestemmingsplan zijn vanuit ruimtelijk oogpunt de volgende overwegingen niet relevant, maar deze aspecten komen in de uitvoering te zijner tijd aan bod. In de bouwfase betreft het uitvoeringsaspecten waarop het bestemmingsplan geen betrekking heeft en geen regels over stelt. Zo komen er geen garagedeuren die hard dicht kunnen slaan. Bij de in- en uitgang (beneden) komt waarschijnlijk ondergronds een snelvowhek. Bij de voetgangersentrees komt mogelijk een schuifdeur. In ieder geval dient de garage binnen de geldende geluidsnormen te blijven.

Langs de gehele Ruysdaelkade is op grond van de uitgevoerde onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de directe omgeving van de in- en uitritten is dat dus niet anders. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1j

Er is ten onrechte geen onderlinge rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.

Beantwoording 1j

De planregeling is aangepast. Naar aanleiding van de zienswijze is het bestemmingsplan aangepast door een onderlinge rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' aan te brengen. De dubbelbestemming prevaleert ten opzichte van de enkelbestemming.

Zienswijze 1k

Het overgangsrecht is in strijd met het recht geformuleerd.

Beantwoording 1k

In de overgangsbepalingen moet sprake zijn van 'bevoegd gezag' in plaats van het 'dagelijks bestuur'. De exacte formulering uit het Bro moet dan ook gevolgd worden. De planregeling is aangepast.

Zienswijze 1l

Absolute gebruiksverboden, zoals opgenomen in art 11.2 zijn in strijd met het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Beantwoording 1l

Er is geen juridische grondslag, in wetgeving noch naar aanleiding van jurisprudentie, dat absolute gebruiksverboden, zoals opgenomen in artikel 11.2, in strijd zijn met het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1m

In strijd met art 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is niet, dan wel onvoldoende, beschreven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

Beantwoording 1m

Uit de plantoelichting blijkt dat de bouw van de garage tot doel heeft maaiveldparkeren te verplaatsen naar een ondergrondse voorziening, om de parkeerdruk te verlagen, bestaande tekorten aan parkeerruimte (wachttijsten voor parkeervergunningen) op te lossen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De bouw van de garage heeft voorts geen regionale functie, maar primair slechts een lokale. Een binnenstedelijk probleem wordt opgelost met een binnenstedelijke garage. De veronderstelde strijd met art 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is er daarom niet. De plantoelichting is ter verduidelijking aangepast door aan dit onderwerp een afzonderlijke paragraaf te wijden.

Zienswijze 1n

De compensatieafpraak van 1-op-2 is onvoldoende ter onderbouwing en rechtvaardiging van deze ontwikkeling.

Beantwoording 1n

Zoals uit de plantoelichting blijkt heeft de bouw van de garage tot doel maaiveldparkeren te verplaatsen naar een ondergrondse voorziening om de parkeerdruk te verlagen en bestaande tekorten aan parkeerruimte (wachttijden voor parkeervergunningen) op te lossen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Daarbij heeft via de compensatieafpraak de garage tot doel de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Met de realisatie van de garage kunnen 300 plaatsen op het maaiveld worden opgeheven en worden tevens 300 plaatsen extra gecreëerd. Het effect van deze ontwikkeling is daarmee een significante verbetering van de openbare ruimte en de parkeercapaciteit. Deze motivering is niet gebrekkig. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1o

Gevreesd wordt voor leegstand van de garage en, in dat kader, de economische uitvoerbaarheid van de garage. Er is onvoldoende onderzoek verricht op basis van actuele gegevens naar de behoefte.

Beantwoording 1o

Zie het antwoord onder 1n en 12r.

Daarbij houdt het stadsdeel de exploitatie in eigen hand. Indien nodig kan gestuurd worden op de bezetting van de garage, maar daar wordt niet van uitgegaan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1p

De milieueffecten, zoals bedoeld in de Europese richtlijnen omtrent milieueffectbeoordelingen zijn onvoldoende onderzocht. Er dient altijd een m.e.r.(beoordeling) te worden uitgevoerd, maar de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling voldoet niet omdat wordt gesteld dat de herontwikkeling van geringe schaal is. Dit is onvoldoende onderbouwd en er is geen sprake van herontwikkeling omdat het gaat om een eeuwenoude waterpartij. Bovendien had moeten worden getoetst aan de activiteit 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsprogramma (...) zoals bedoeld in de bijlage van het Besluit m.e.r..

Beantwoording 1p

Het project leidt niet tot overschrijding van de drempelwaarden zoals bedoeld in het Besluit mer, ook voor de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsprogramma', zodat volstaan kan worden met een vormvrije mer-beoordeling. Paragraaf 5.7 van de plantoelichting voorziet daarin. In zijn stedelijke context is sprake van een ontwikkeling op geringe schaal. Het gaat om één gebouw met één functie (parkeren), niet om de realisatie van een omvangrijk complex van gebouwen en gebruiksmogelijkheden. Er is inderdaad geen sprake van een herontwikkeling, de toevoeging 'her' aan het woord 'ontwikkeling' is een verschrijving die in de plantoelichting zal worden gecorrigeerd. De plantoelichting is aangepast door de

toevoeging 'her' aan het woord 'ontwikkeling' te schrappen.

Zienswijze 1q

Voorgaande klemt temeer daar gasleidingen moeten worden verplaatst, wat getoetst had moeten worden aan het Besluit mer. Het bestemmingsplan staat bovendien de aanwezigheid van gasleidingen in het plangebied niet toe.

Beantwoording 1q

Het verplaatsen van de normale gasleidingen vergt geen toetsing aan het Besluit mer. De aanwezigheid van gasleidingen in het plangebied is toegelaten op grond van het Besluit omgevingsrecht (bijlage II, artikel 2, lid 18 onder d), waarin geregeld is dat ondergrondse buis- en leidingstelsels, met uitzondering van een buisleiding als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen vergunningvrij kunnen worden aangelegd en verplaatst. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1r

Het flora- en faunaonderzoek is niet deugdelijk tot stand gekomen. De conclusie dat er geen beschermde natuurwaarden zijn is niet in overeenstemming met de Amsterdamse natuurwaardenkaart. Daaruit blijkt dat zich ter hoogte van de kades beschermde planten bevinden. Een schouw in 2009 en een aanvullende schouw in 2011 zijn onvoldoende voor een zorgvuldige vaststelling van beschermde soorten ter plaatse.

De veronderstelling in het rapport van 2009 dat er zich geen beschermde vissen voorkomen is onterecht, daar moet onderzoek naar worden gedaan, evenals naar beschermde reptielen. Er is onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke vogels broeden op de drijvende tuinen. Ook is niet onderzocht welk effect het project heeft op vleermuizen.

Beantwoording 1r

De Amsterdamse natuurwaardenkaart is grofmazig en doet geen specifieke uitspraken op kleiner schaalniveau. Voor concrete locaties is een natuurtoets nodig. Dat heeft plaatsgevonden in 2009, welke is geactualiseerd in 2011 en in 2012. Nu de vaststelling van het bestemmingsplan aanstaande is, heeft opnieuw een natuurtoets plaatsgevonden (Oranjewoud, 6 juni 2013). Uit deze meest recente natuurtoets is gebleken dat negatieve effecten op door de Flora- en faunawet strikt beschermde soorten, behoudens de Rivierdonderpad (tabel 2-soort), zijn uit te sluiten. Wanneer de ontwikkeling wordt uitgevoerd volgens de Amsterdamse gedragscode hoeft voor verstoring van soorten van tabel 2 geen ontheffing te worden aangevraagd. De gedragscode vermeldt hoe bij het uitvoeren van de werkzaamheden schade aan planten en dieren en hun verblijfplaatsen kan worden voorkomen of zoveel mogelijk wordt beperkt. Net zoals voor de overige vissen in de gracht geldt dat deze moeten worden weggevangen of worden uitgedreven naar omliggende wateren voorafgaand aan de start van de versturende werkzaamheden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1s

De gevolgen van de vervuilde waterbodem voor het project zijn onvoldoende duidelijk. Het onderzoek is bovendien gedateerd en het ter inzage gelegde document is ten onrechte een concept.

Beantwoording 1s

De aanwezigheid van vervuilde waterbodem betekent dat deze, voor zover deze wordt afgegraven en niet wordt hergebruikt, moet worden afgevoerd en gestort op een stortplaats voor vervuilde grond. Met de kosten daarvan is in de exploitatieopzet rekening gehouden. Het onderzoek is weliswaar uit 2008, maar nog steeds actueel. Inmiddels zijn van alle onderzoeken definitieve versies beschikbaar, alleen in de waterparagraaf leidde dat tot enige bijstelling. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1t

De gevolgen van de bouw voor de grondwaterstand zijn onvoldoende onderzocht.

Beantwoording 1t

De gevolgen van de bouw voor de grondwaterstand zijn onderzocht, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de als bijlage bij de plantoelichting gevoegde waterparagraaf. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1u

Er is geen, dan wel onvoldoende onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking van de garage en de andere ontwikkelingen en functies van het plan verricht. Het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek voldoen daarom ook niet.

Beantwoording 1u

Bijlage 6 bij de plantoelichting bevat het akoestisch onderzoek (Royal Haskoning DHV, december 2012). Daarin is in bijlage 1 opgenomen welke verkeersgegevens zijn toegepast. Deze verkeersgegevens zijn ook voor het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 7) gebruikt. Uit deze verkeersgegevens blijkt met welke verkeersaantrekkende werking rekening is gehouden. Hoewel de doelstelling is een bewonersgarage te realiseren, is als worst-case benadering óók onderzocht welke verkeersaantrekkende werking samenhangt met een garage die geheel door bezoekers gebruikt zou worden: uitgaande van de verkeersbewegingen naar aanleiding van per saldo 300 extra bezoekersplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Zowel in het geval van een bewoners- als een bezoekersgarage wordt ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd. Er worden geen grenswaarden of voorkeursgrenswaarden overschreden. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het

bestemmingsplan.

Zienswijze 1v

Uit de plantoelichting blijkt niet of het project deel uitmaakt van het NSL en het stadsdeel heeft zich onvoldoende rekenschap gegeven van het feit dat de termijn van derogatie voor de NO₂ norm afloopt en die voor fijnstof al is afgelopen. Onduidelijk is welke maatregelen nodig zijn.

Beantwoording 1v

Het project maakt geen deel uit van het NSL. Het project leidt niet tot een overschrijding van grenswaarden. De aflopende derogatie is niet van belang voor dit project. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1w

Er is geen onderzoek verricht naar de geluideffecten van de ventilatievoorzieningen en er is ten onrechte geen windonderzoek verricht.

Beantwoording 1w

De exacte geluideffecten van de ventilatievoorzieningen kunnen pas worden onderzocht op het moment dat de situering en typen van installaties bekend zijn. Het uit te voeren onderzoek heeft dan tot doel vast te stellen of en in welke mate geluiddemping nodig is. Dit is een uitvoeringsaspect waarvoor andere wet- en regelgeving maatgevend is en wat in het kader van de toetsing van de omgevingsvergunning aan de orde komt. Nader onderzoek of nadere regeling in het kader van het bestemmingsplan is niet mogelijk en niet nodig. In de uitvoering kunnen voorzieningen worden getroffen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1x

Er is onvoldoende onderzoek verricht naar de (externe) veiligheid en de gevolgen daarvan voor de bewoners.

Beantwoording 1x

Er zijn geen risicobronnen die onderzoek naar (externe) veiligheid en de gevolgen daarvan voor de bewoners vergen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1y

Er is ten onrechte geen onderzoek verricht naar de te verwachten milieuzonering van de garage.

Beantwoording 1y

Eventueel kan als richtlijn gebruik worden gemaakt van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 van de VNG. Toepassing hiervan is niet verplicht en de VNG heeft in de brochure benadrukt dat deze niet zonder meer overgenomen moet worden.

Op basis van deze brochure wordt voor parkeergarages in een rustige woonomgeving een richtafstand van 30 meter tot aan woningen aanbevolen. Volgens de publicatie dient in een gemengd gebied, zoals het onderhavige, de aan te houden richtafstand met één afstandsstap te worden verlaagd. Dat betekent dat hier een richtafstand van 10 meter van toepassing is. Deze afstand volgt uit het aspect 'geluid'.

De afstand tussen de garage en de woningen bedraagt in dit bestemmingsplan overal meer dan 14 meter. De afstand tussen de bouwaanduidingen die de in- en uitrit mogelijk maken bedraagt 7,8 meter tot 12,4 meter.

Aangezien in de brochure algemene richtafstanden worden gegeven, is het mogelijk dat de daadwerkelijke milieubelasting van in een specifieke situatie minder bedraagt dan de richtafstanden weergeven. Uit de bij het bestemmingsplan gevoegde onderzoeken blijkt dat de realisatie van de parkeerkelder op deze locatie niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Zienswijze 1z

Er is niet onderzocht of de compensatie van demping van oppervlaktewater elders kan plaatsvinden.

Beantwoording 1z

In de als bijlage aan de plantoelichting toegevoegde waterparagraaf is aangegeven dat het project geen waterdemping tot gevolg heeft. Een onzekerheid hierin is de eventuele aanleg van nooduitgangen in de vorm van een uitham van de huidige kade. Het advies is om de nooduitgangen op land te laten uitkomen, zodat het project per saldo geen oppervlaktewater dempt. De te realiseren nooduitgangen zijn in de planregels echter beperkt in aantal (3) en omvang (10 m²), zodat het maximaal te dempen oppervlak ten gevolge van de nooduitgangen 30 m² bedraagt. Eventueel benodigde watercompensatie wordt buiten de projectgrenzen gecompenseerd. Er is voldoende waterbuffer aanwezig (o.a. binnen de Stadsboezem ter plaatse van de Schinkeleilanden) zodat er geen aanleiding is te veronderstellen dat compensatie niet uitvoerbaar is.

Voor het bestemmingsplan is dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet relevant, maar in de bouwsituatie zal tijdelijk water worden gedempt waarvoor geen tijdelijke compensatie hoeft te komen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1aa

Ten onrechte is slechts een concept van de waterparagraaf ter inzage gelegd.

Beantwoording 1aa

Zolang het bestemmingsplan niet is vastgesteld is ervoor gekozen om onderliggende rapporten het predicaat 'concept' te geven. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1bb

De oplossingen ter voorkoming van een te hoge grondwaterstand zijn niet, danwel onvoldoende, verankerd in het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording 1bb

In de waterparagraaf is aangegeven dat het zaak is de laagste grondwaterstanden (voornamelijk tijdens de bouw) goed te monitoren om droogvallen en rotting van houten paalfunderingen te voorkomen. In de bouwfase betreft het uitvoeringsaspecten waarop het bestemmingsplan geen betrekking heeft en geen regels over stelt.

Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben. Om te hoge en te lage grondwaterstanden te voorkomen, is in de waterparagraaf aangegeven dat er de keuze is tussen twee ontwerpoplossingen:

1. het parkeergarage-ontwerp wordt zodanig uitgewerkt, dat er ruimte blijft bestaan tussen de parkeergarage en de oeverconstructie met goed doorlatend zand waardoor het grondwater kan afstromen;
2. de oeverconstructie wordt vervangen door een goed doorlatende oever.

Waternet keurt beide ontwerpoplossingen goed, omdat deze duurzaam en robuust zijn. Wellicht is daarbij een extra maatregel nodig zoals grondverbetering bij de inrit en uitrit, waar een lokaal grondwatereffect ontstaat.

Naast de freatische grondwatereffecten, is ook gemodelleerd, wat het effect van permanente damwanden of diepwanden is die in het eerste watervoerend pakket reiken respectievelijk dit volledig blokkeren. Dit effect is verwaarloosbaar klein (dalingen/stijgingen van < 1 mm respectievelijk < 5 cm).

Uit de waterparagraaf blijkt dan ook dat het technisch uitvoerbaar is een zodanige garage te bouwen dat geen onaanvaardbare grondwatereffecten optreden. Het voldoen aan dat uitgangspunt is geborgd in de Waterwet en behoeft geen aanvullende regeling in het bestemmingsplan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1cc

Ten onrechte is in de onderzoeken gerekend met een model dat de garage overwegend door vergunninghouders zal worden gebruikt. Dat is echter niet verankerd in het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording 1cc

Hoewel de doelstelling is een bewonersgarage te realiseren, is als worst-case

benadering óók onderzocht welke verkeersaantrekkende werking samenhangt met een garage die geheel door bezoekers gebruikt zou worden. Ook dan is er nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Zie ook beantwoording 1u. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1dd

Ten onrechte is slechts een concept van de risicoanalyse planschade ter inzage gelegd.

Beantwoording 1dd

Inmiddels zijn van alle onderzoeken definitieve versies beschikbaar, alleen in de waterparagraaf leidde dat tot enige bijstelling. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1ee

In de risicoanalyse is geen rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden, zoals de ruimtelijke effecten van het terras, openbare toiletvoorzieningen et cetera.

Beantwoording 1ee

In de risicoanalyse is rekening gehouden met de maximale planologische mogelijkheden, zoals deze daadwerkelijk zijn beoogd. In de beantwoording onder b 1 t/m 13 is aangegeven dat een aantal door adressant genoemde planologische mogelijkheden al vergunningvrij mogelijk zijn. Deze zijn daarom in de risicoanalyse niet betrokken. In de beantwoording onder b 1 t/m 13 is ook aangegeven dat het bestemmingsplan is aangepast voor zover het ontwerpbestemmingsplan meer ruimtelijke mogelijkheden biedt dan wordt beoogd. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1ff

De te verwachten planschadevergoeding wordt niet onderkend, het is niet inzichtelijk gemaakt wat de te verwachten planschadevergoeding daadwerkelijk is.

Beantwoording 1ff

De risicoanalyse heeft ook geleid tot een inschatting van de te verwachten planschadevergoeding, maar deze is ten onrechte niet ter inzage gelegd. Adressant krijgt deze inschatting daarom toegezonden. In de financiële begroting van het project is rekening gehouden met een eventuele planschadevergoeding. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1gg

De enkele stelling van het stadsdeel dat een positieve (grond)exploitatie wordt bereikt is onvoldoende om inzicht te verschaffen in de financiële uitvoerbaarheid. Daarbij is het onduidelijk of rekening is gehouden met planschade en het is niet

onderbouwd of het plan na realisatie exploitabel is. Er heeft geen stuk dat ziet op de grondexploitatie ter inzage gelegen.

Beantwoording 1gg

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een grondexploitatieplan worden vastgesteld. In afwijking van het eerste lid kan de Stadsdeelraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd zijn. Omdat de grond eigendom is van het stadsdeel, is er geen aanleiding tot het opstellen van een exploitatieplan conform artikel 6.12, lid 1 Wro. In paragraaf 7.3 van de plantoelichting is dit reeds uiteengezet.

Met het nemen van het Investeringsbesluit op 19 december 2012 heeft de Deelraad voorzien in de reservering van financiële middelen voor de bouw van de garage. De ontwikkeling is financieel uitvoerbaar. Zie ook beantwoording 1ff en 12r.

Zienswijze 1hh

In strijd met artikel 6.12 Wro heeft geen exploitatieplan ter inzage gelegen, terwijl er geen overeenkomsten aangaande de grondexploitatie zijn afgesloten.

Beantwoording 1hh

In paragraaf 7.3 van de plantoelichting is expliciet gemaakt waarom er geen aanleiding is een exploitatieplan vast te stellen. Er is geen kostenverhaal aan de orde omdat de grond eigendom van het stadsdeel is. Er zijn dan ook geen partijen om een overeenkomst aangaande de grondexploitatie mee af te sluiten. Zie ook beantwoording 1gg. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

1. In artikel 3.1 en 4.1 worden laad- en losvoorzieningen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen, ondergrondse afvalcontainers, werken voor beeldende kunst, openbare toiletvoorzieningen en ondergrondse infrastructuur geschrapt onder vernummering van de resterende subleden;
2. In artikel 3.1 en 4.1 worden waterlopen en waterpartijen uitsluitend toegelaten ter plaatse van bruggen;
3. In samenhang met het onder 1 gestelde worden in de subleden 4.2.1 en 4.2.2 bouwregels ten aanzien van nutsvoorzieningen en openbare toiletvoorzieningen geschrapt onder vernummering van de resterende subleden;
4. In artikel 5.1 wordt sublid c geschrapt onder vernummering van de navolgende subleden;

5. Sublid 5.2.2 onder a wordt aangevuld door toe te voegen dat de maximale bouwvloerdiepte 16 meter onder NAP bedraagt;
6. Artikel 6.1 wordt onderverdeeld in drie subleden, waarbij sublid a wordt gevormd door de bestaande tekst van 6.1, in sublid b wordt geregeld dat de bestemming 'Waarde-Archeologie' primair is ten opzichte van de overige aan deze gronde toegekende bestemming en in sublid c dat daar waar dubbelbestemmingen samenvallen de dubbelbestemming 'Waarde-Waterkering' primair is;
7. In artikel 10 onder a onder 1 wordt in de algemene afwijkingsregels de bouw van gebouwen voor openbare toiletvoorzieningen geregeld;
8. De overgangsbepalingen in artikel 13.1 onder b zijn aangepast door de woorden 'dagelijks bestuur' te vervangen door 'bevoegd gezag' en door overeenkomstig artikel 3.2.2 Bro toe te voegen dat het overgangsrecht voor gebruik slechts geldt voor zover uit de Richtlijnen 79/409/EEG en 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand onderscheidenlijk van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna geen beperkingen voortvloeien ten aanzien van ten tijde van de inwerkingtreding van een bestemmingsplan bestaand gebruik;
9. In paragraaf 4.1 van de plantoelichting wordt ingegaan op de vereiste op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) inzake de onderbouwing van de nieuwe stedelijke ontwikkeling;
10. In paragraaf 5.7 van de plantoelichting wordt de toevoeging 'her' aan het woord 'ontwikkeling' geschrapt.

1.2. Adressant 2

Zienswijze 2a

Adressant maakt bezwaar tegen de bestemmingsplanwijziging omdat deze niet op degelijk draagvlak en democratie berust. Aan de zijde van de Hobbemakade is geen draagvlakonderzoek uitgevoerd en het ontbreken daarvan niet wordt gecompenseerd door inspraakmogelijkheden en informatiebijeenkomsten. Dit terwijl de parkeervergunninghouders aan de kant van de Hobbemakade wel meebetalen aan de garage en bovendien de overlast hebben van de bouw en exploitatie. Voor het grootste deel is de zienswijze van adressant op deze onderwerpen terug te voeren.

Beantwoording 2a

De bestemmingsplanprocedure is niet het kader waarbinnen de verantwoording ten aanzien van de besteding van middelen plaatsvindt. Via raadsbesluit is de verhoging van de vergunninggelden gespreid over alle vergunninghouders van Oud Zuid. Dit heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststelling van de Parkeernota Oud Zuid van 2007 en de Nota Parkeren 2011, waarover inspraak heeft plaatsgevonden. Deze

afweging heeft dus al plaatsgevonden.

De gelden zijn bestemd voor het Bestemming Inpandige ParkeerVoorzieningen (BIPV) fonds dat gebruikt wordt om de parkeeromstandigheden te verbeteren in geheel Oud Zuid met onder andere de realisatie van deze garage maar ook met andere voorzieningen zoals de realisatie van de garage bij het Stadionplein.

Conform de Nota Parkeren 2011 is het streven van het dagelijks bestuur van het Stadsdeel om de parkeerdruk in het vergunningsgebied van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) te verlagen. Het draagvlakonderzoek is gericht op het parkeervergunningengebied waarop het onderhavige project van toepassing is. De Hobbemakade, waar zich overigens weinig woonfuncties bevinden, maakt geen deel uit van het vergunningengebied en de garage is niet bedoeld voor de bewoners westelijk van de Boerenwetering. De deelvragen waar uiteindelijk een antwoord op diende te komen waren:

- Hoe wordt de parkeerdruk in de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) ervaren?
- In welke mate wordt een parkeergarage gezien als een geschikte oplossing voor een groot deel van het parkeerprobleem?
- Wat vinden de betrokkenen belangrijk met betrekking tot parkeren in de omgeving van de Oude Pijp (cq Noord-Pijp)?
- Indien er een parkeergarage komt, naar welk type garage gaat dan de voorkeur uit en waarom?

Dit zijn vragen die alleen relevant zijn voor de bewoners van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp).

Betrokkenheid van andere bewoners dan die van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) wordt echter door het stadsdeel ook zeer van belang geacht. De wensen van de bewoners en ondernemers in de buurt zijn daarom ook in een eerder stadium onderzocht en betrokken bij het voorstel voor het Projectbesluit en het Investeringsbesluit. Het stadsdeel probeert daarvoor zo veel mogelijk mensen te bereiken via huis-aan-huis brieven, mailings, artikelen in de stadsdeelkrant en de aparte projectwebsite. Tevens zijn er in de diverse stadia van het project informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en ondernemers. De wensen en reacties die tijdens bijeenkomsten naar voren kwamen zijn waar mogelijk verwerkt in de planvorming.

Voorts heeft het dagelijks bestuur het voorontwerp bestemmingsplan en het Integraal Programma van Eisen (IPvE) van 14 juni tot en met 26 juli 2012 vrijgegeven voor inspraak en is tevens een bewonersavond georganiseerd waar belanghebbenden hun reactie konden indienen op een reactieformulier. De binnengekomen inspraakreacties, waaronder die van de adressant, zijn gebundeld en behandeld in de nota van beantwoording voorontwerp bestemmingsplan en IPvE. De reacties hebben aanleiding gegeven tot aanpassingen van het voorontwerp bestemmingsplan en IPvE en de NvB is opgenomen in het Investeringsbesluitdossier dat ten grondslag ligt aan het Investeringsbesluit en ter

behandeling is aangeboden aan de deelraad. Op basis van de hierboven genoemde zorgvuldige voorbereiding heeft de deelraad op 19 december 2012 het Investeringsbesluit genomen.

In het kader van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan heeft het stadsdeel op 6 februari 2013 een bewonersavond georganiseerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2b

Adressant merkt op dat het draagvlak onderzoek ondermaats en misleidend is omdat:

- er slechts een concept rapport beschikbaar was van het draagvlakonderzoek. Adressant twijfelt of er wel overeenstemming over de inhoud is bereikt tussen de onderzoekers en het stadsdeel.
- geconcludeerd is dat het responspercentage van het onderzoek (9,2%) een gemiddelde score is.
- hiermee niet de mening van de Noord-Pijp is verwoord en dat de 1.400 handtekeningen die verzameld zijn tegen de plannen voor de garage een minstens zo legitiem tegengeluid laten horen, dat niet zomaar onder de tafel geveegd kan worden;
- het onderzoek niet objectief is vanwege het feit dat het stadsdeel het onderzoek heeft betaald en in nauw overleg met het onderzoeksbureau de vragen heeft opgesteld.

Adressant vraagt ook waarom het rapport niet is opgenomen bij de vele bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording 2b

Zie beantwoording 12t.

Omdat het draagvlakonderzoek is uitgevoerd in het kader van het Projectbesluit en het Investeringsbesluit is het niet als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Abusievelijk is de concept rapportage sinds het projectbesluit in maart 2012 op de projectwebsite openbaar inzichtelijk gemaakt, terwijl de definitieve rapportage ook opgesteld was. Direct na binnenkomst van de zienswijze is de definitieve rapportage daarom alsnog openbaar inzichtelijk gemaakt via de projectwebsite. De conclusies in het definitieve rapport wijken niet af van die in het concept rapport.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2c

Adressant vindt de gevolgde werkwijze onzorgvuldig door onder andere het genoemde onder 2b en heeft geen vertrouwen in de overige onderzoeken zoals het onderzoek naar alternatieve parkeerlocaties, de risicoanalyses of de overige rekensommen mede omdat de financiële stukken niet openbaar gemaakt zijn. Adressant maakt zich daarom zorgen over de verdere uitvoering van het project.

Beantwoording 2c

Het nemen van het Investeringsbesluit is een verantwoordelijkheid van de deelraad. Het stadsdeel is bij de voorbereiding van het Investeringsbesluit zorgvuldig te werk gegaan. Ter voorbereiding van het Projectbesluit (maart 2012), het IPvE, het (voor)ontwerp bestemmingsplan en het voorstel voor het Investeringsbesluit zijn diverse onderzoeken verricht door en adviezen ingewonnen bij externe onderzoeks- en adviesbureaus. De voorgenomen plannen zijn tevens getoetst door onafhankelijke bureaus: de zogenaamde second opinion. Uit de onderzoeken en de second opinion is geconcludeerd dat de bouw van de garage een verantwoorde keuze is.

Ten tijde van het Investeringsbesluit zijn de financiële stukken op grond van het feit dat openbaarheid van deze informatie de marktpositie van het stadsdeel kan schaden als geheim behandeld omdat na het Investeringsbesluit is gestart met het aanbestedingstraject. Het openbaar maken van de documenten zou de onderhandelingspositie van het Stadsdeel nadelig kunnen beïnvloeden en daarmee de financiële belangen van het stadsdeel kunnen schaden gedurende dit traject. Wanneer het aanbestedingstraject is afgerond, is het stadsdeel voornemens de stukken alsnog openbaar te maken. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2d

Adressant heeft bezwaar tegen het bestemmingsplan omdat verantwoord bestuur en daarmee bestemmingsplannen gebaseerd dienen te zijn op een algemeen brede maatschappelijke visie in plaats van het tot elke prijs blijven nastreven van een garage tegen hoge kosten in tijden waarin de economische situatie slecht is.

Beantwoording 2d

Het geld is en wordt gespaard via een eerdere ophoging van de parkeervergunningtarieven. Via raadsbesluit gestoeld op vigerend beleid is vastgelegd dat dit geld gebruikt moet worden voor het verbeteren van de parkeersituatie. Dit heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststelling van de Parkeernota Oud Zuid van 2007 en de Nota Parkeren 2011. De gelden die gebruikt worden voor de realisatie van de garage zijn dus geoormerkt en het Stadsdeel is met het Investeringsbesluit de belofte aan de vergunninghouders nagekomen.

Verder zijn de plannen getoetst aan stedelijk beleid wat gebaseerd is op een brede maatschappelijke visie. DRO heeft namens het college van Burgemeester en wethouders (stedelijk beleid) in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro het bestemmingsplan getoetst aan de geldende structuurvisie, aanvullingen daarop en overige relevante beleidskaders. De reactie van het college van B en W luidt dat het ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en de

Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2025 (vastgesteld op 13 juni 2013). Het college heeft in het ParkeerPlan aangegeven dat zij van mening is dat de Boerenweteringgarage een bijdrage kan leveren aan haar doelstellingen.

Het stadsdeel wil met de aanleg van de parkeergarage primair de parkeerdruk verlagen en de wachtlijsten verkorten, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Na de realisatie kunnen 300 parkeerplaatsen op het maaiveld worden opgeheven: de vrijkomende ruimte wordt conform de door het dagelijks bestuur vastgestelde 'procesaankpak Frans Halsbuurt d.d. 13 november' gebruikt voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in met name de Frans Halsbuurt, wat ook gebaseerd is op een brede maatschappelijke visie.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2e

Adressant vreest financiële gevolgen door schade door de bouwwerkzaamheden en planschade. In samenhang daarmee verzoekt adressant naar een gezamenlijke nulmeting met heldere rapporten en een omgekeerde bewijslast, waarbij de gemeente moet aantonen dat evt. schade veroorzaakt is door een andere reden dan door de werkzaamheden van de parkeergarage en het reserveren van een voldoende groot bedrag om de schade te behandelen opdat bewoners er met een gerust hart vanuit kunnen gaan dat eventuele schade snel volledig en vakkundig hersteld wordt.

Beantwoording 2e

De garage komt te liggen naast één van de dichtst bebouwde gebieden van Amsterdam waar (na de Noord/Zuidlijn) voor een tweede maal in relatief korte tijd een grote bouwput wordt gecreëerd. De impact op de directe omgeving vraagt om extra aandacht. Dit wordt onderkend door zowel de projectorganisatie als de portefeuillehouder als de deelraad. De deelraad heeft via motie M100-2012 (aangenomen bij het Investeringsbesluit d.d. 19 december 2012) expliciet aan de portefeuillehouder opgedragen te voorzien in een procedure hoe om te gaan met bouwrisico's en afhandeling van mogelijke schade incidenten.

Het bouwen van dergelijke grote projecten in stedelijk gebied brengt risico's met zich mee, maar deze kunnen door de juiste maatregelen, uitvoeringstechnieken en monitoring goed beheerst worden. Door middel van een risico inventarisatie is de omvang van de risico's ingeschat en een bedrag van voldoende grootte vastgesteld voor planschade en andere schade aan de omgeving. Mede door de kennis en ervaring die opgedaan is bij de Noord/Zuidlijn treft het stadsdeel ook veel maatregelen om schade en overlast te voorkomen en heeft daarvoor een integraal plan van aanpak opgesteld. Onderdeel van het integraal plan van aanpak om risico's van (bouw)schade voor de omgeving te beheersen en te voorkomen zijn de maatregelen die getroffen worden voor de funderingen.

Ruim voordat de bouw start is een eerste zettingsmeting verricht bij de belendingen in het invloedsgebied van de garage, te weten de panden aan de Ruysdaelkade met delen van de zijstraten en de Hobbemakade (Fugro, september 2011). Om schade te voorkomen is het van belang dat de funderingen in de direct aangrenzende omgeving van de garage vóór de bouw van de garage niet in een slechte staat zijn. Uit de verrichte onderzoeken die tevens getoetst zijn met een second opinion bleek dat het voor een aantal panden wenselijk is om maatregelen te treffen voorafgaand aan de bouw. Om pandeigenaren te ondersteunen met de benodigde maatregelen aan de fundering van hun pand en de monitoring voor, tijdens en na de bouw heeft het dagelijks bestuur op 2 april 2013 ingestemd met het plan van aanpak voor het voorkomen van schade aan de funderingen.

Tot na oplevering van de garage zullen de panden worden gemonitord om opvallende zettingen als gevolg van de bouw tijdig te signaleren en eventueel veiligheids- en/of herstelmaatregelen te treffen. Mocht blijken dat als gevolg van de bouw alsnog schade optreedt dan wordt deze vergoed. Vanuit de beoogde aanbestedingsstrategie ligt dat risico bij de aannemer(s-combinatie). Dit risico kan door die partij worden verzekerd. In het contract dat het stadsdeel opstelt met de partij die de garage gaat aanleggen, worden hierover voorwaarden opgenomen.

Met betrekking tot Planschade:

Een regeling voor eventuele planschade is opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening. Om de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan te borgen heeft de projectorganisatie op basis van het voorontwerpbestemmingsplan een risicoanalyse planschade verricht. Eigenaren van onroerend goed aan de Ruysdaelkade en de Hobbemakade kunnen op grond van het bestemmingsplan planschade (waardedaling van panden ten gevolge van de garagebestemming) ondervinden. Bij het Investeringsbesluit is hiervoor een financiële reservering opgenomen.

Genoemd moet worden dat dit risico's zijn en vooralsnog geen werkelijke kosten. Ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de risico's verminderd omdat het aantal entreehuisjes voor voetgangers is beperkt tot 2 en het oppervlak is verkleind van 35m² tot 20m² 0. De entreehuizen kunnen alleen nog tegenover het laatste en het eerste bouwblok van de Ruysdaelkade worden gerealiseerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2f

Adressant vreest door het beoogde bestemmingsplan gedupeerd te worden door aspecten op het gebied van overlast door de bouw, veiligheid en luchtkwaliteit.

Beantwoording 2f

Voor het minimaliseren van de overlast en veiligheidsrisico's in de bouwperiode is door het stadsdeel het zogeheten BLVC kader opgesteld, waarin richtlijnen en voorwaarden van de gemeente richting de aannemer geformuleerd zijn. Dit BLVC kader borgt tijdens de bouwperiode de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en een goede Communicatie. Om de overlast voor de buurt te beperken is het uitgangspunt dat de werkzaamheden afgerond zijn als de Noord/Zuidlijn opgeleverd wordt. Middels diverse onderzoeken is verder aangetoond dat wanneer de garage gerealiseerd is voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid nergens de (voorkeurs)grenswaarden overschreden worden. Zie ook beantwoording 4a. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3. Adressant 3

Zienswijze 3a

Adressant maakt bezwaar tegen de met de realisatie van het project gemoeide kosten en acht deze onverantwoord hoog en vreest dat, om de garage rendabel te maken, in de toekomst meer bezoekers in de garage toegelaten zullen worden, waardoor meer verkeer en daardoor meer geluid en luchtverontreiniging zal ontstaan.

Beantwoording 3a

Het geld is en wordt gespaard via een eerdere ophoging van de vergunningtarieven. Via raadsbesluit gestoeld op vigerend beleid is vastgelegd dat dit geld gebruikt moet worden voor het verbeteren van de parkeersituatie. Dit heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststelling van de Parkeernota Oud Zuid (31 oktober 2007) en de Nota Parkeren 2011. De kosten zijn inderdaad hoog, daar ontkomen we niet aan bij ondergronds bouwen in dichtbevolkt stedelijk gebied, maar niet onverantwoord of buiten proportioneel hoog. Dit is onderzocht door kennis uit te wisselen met vergelijkbare projecten.

Voor de bouw van de garage sluit Stadsdeel Zuid een krediet af, conform de door de raad vastgestelde nota 'Investerings en afschrijvingsbeleid' (21 maart 2011). De geraamde jaarlijkse kosten voor rente en afschrijving liggen onder het bedrag dat vergunninghouders nu jaarlijks afdragen voor de realisatie van in pandige parkeervoorzieningen. Zowel het exploitatierapport van Parkeergebouwen als het rapport van de second opinion van Bureau Spark die de resultaten heeft getoetst tonen aan dat de exploitatie niet onrendabel is.

Middels diverse onderzoeken is verder aangetoond dat wanneer de garage gerealiseerd is voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid nergens de voorkeursgrenswaarden overschreden worden. Naar verwachting neemt door de

realisatie van de garage het zogenaamde zoekverkeer af waardoor er ook minder verkeersbewegingen zijn in de Frans Halsbuurt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3b

Adressant stelt voor meer bewaakte parkeerterreinen aan de rand van de stad te realiseren, zodat automobilisten met het OV de stad in kunnen. Dan wordt het doel van de Noord/Zuidlijn behaald: minder autoverkeer in de stad. Ook stelt adressant voor om parkeerplaatsen in de garage onder het Museumplein te huren.

Beantwoording 3b

Het is een beleidskeuze om bewoners en ondernemers (vergunninghouders) ook waar mogelijk parkeerplaatsen te bieden dicht bij huis. Het doel is niet om bezoekers van de stad te faciliteren. Q-park biedt geen parkeerplekken tegen vergunningtarieven in de Museumpleingarage te huur/koop aan. Bewaakte parkeerterreinen aan de rand van de stad en parkeerplaatsen in de garage onder het Museumplein komen niet tegemoet aan deze doelstelling om de bewoners van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) voldoende parkeergelegenheid te bieden. Daarvoor zijn parkeerplaatsen in de nabijheid van de woningen nodig. Het hoofddoel van de garage is niet om bezoekers van de stad te faciliteren.

Verder heeft De Boerenweteringgarage tot doel de parkeerdruk in de Oude Pijp te verlagen maar ook de kwaliteit van de leefomgeving in de buurt te verbeteren. Na aanleg van de garage wordt maaiveldparkeren verplaatst naar een ondergrondse voorziening en bestaande tekorten aan parkeerruimte (wachttijden voor parkeervergunningen) waar mogelijk opgelost.

De vrijkomende ruimte op het maaiveld wordt gebruikt om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Deze ruimte is hard nodig voor bijvoorbeeld het faciliteren van de toekomstige voetgangersstromen van en naar de nieuw metro halte van de Noord/Zuidlijn, ondergrondse afvalinzamelingsystemen, groen en fietsparkeren. Zie ook beantwoording zienswijze 7e. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4. Adressant 4

Zienswijze 4a

Adressant geeft aan te vrezen voor grotere verkeersdruk en daardoor een onveiligere omgeving voor kinderen.

Beantwoording 4a

Adressant woont ten noorden van de Eerste Jacob van Campenstraat, de garage

wordt ten zuiden daarvan gerealiseerd. De bouw van de garage leidt niet tot meer verkeer ter plaatse van de woning van adressant. De verkeersintensiteiten in een ruimere straal rond de woning worden wel beïnvloed. Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn door DIVV verkeersprognoses opgesteld voor het jaar 2022 met en zonder parkeergarage. De Hobbemakade bestaat daarin uit 4 wegvakken (segmenten). Het eerste en tweede wegvak bevinden zich ten noorden van de Albert Cuypstraat tot aan de Stadhouderskade, het derde en vierde wegvak ten zuiden van de Albert Cuypstraat tot aan de Ceintuurbaan. De aantallen lichte motorvoertuigen per gemiddelde werkdaguren bedragen:

- In 2022 zonder garage 266, 410, 477 en 668;
- In 2022 met garage 280, 428, 486 en 676.

De toename van verkeersbewegingen op alle vier de wegvakken is dus marginaal en de verkeersintensiteiten onderscheiden zich niet van wat normaal is in een hoogstedelijke omgeving. Uit de onderzoeken blijkt ook dat met name door de realisatie van de garage het zogenaamde 'zoekverkeer' afneemt waardoor er door de komst van de garage ook minder verkeersbewegingen zijn in de Frans Halsbuurt. Het zoekverkeer kan verder worden verminderd door te gaan werken met een parkeerverwijssysteem dat gekoppeld wordt aan het DIVV (centrale stad) verwijssysteem. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4b

Adressant wil verder dat de huidige sociale sfeer op dit gedeelte van de kade door de plannen van de parkeergarage niet verandert.

Beantwoording 4b

De sociale sfeer van De Pijp wordt belangrijk geacht door het Stadsdeel. Belangrijk voor de sfeer is ook de inrichting van de openbare ruimte. De herinrichting van de Ruysdaelkade maakt deel uit van het project Frans Halsbuurt. Dit is een apart project dat conform het besluit van het dagelijks bestuur inzake 'procesaankpak Frans Halsbuurt' d.d. 13 november 2012, wordt uitgevoerd. Wensen van de bewoners worden binnen dit traject meegenomen. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.5. Adressant 5

Zienswijze 5a

Adressant geeft aan te vrezen voor bouwkundige schade door de bouw van de garage, ook omdat dit al eerder is gebeurd door andere bouwactiviteiten naar alle waarschijnlijkheid door de aanleg van de Noord/Zuidlijn.

Beantwoording 5a

Zie beantwoording zienswijze 2e. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.6. Adressant 6

Zienswijze 6a

Adressant geeft aan de bezwaren van het Comité Parkeergarage Boerenwetering te onderschrijven en tot de hunne te maken.

Beantwoording 6a

Onder 11 wordt ingegaan op de zienswijze van het Comité, waarnaar nu korthedshalve wordt verwezen.

Zienswijze 6b

Adressant maakt bezwaar omdat naar de normen van ruimtelijke ordenings- en omgevingsrecht en behoorlijk bestuur er te lage eisen gesteld zijn aan het huidige voorstel. Bij een dergelijke ingrijpende planwijziging met voorspelbare schade en overlast voor omwonenden tijdens de bouw en na het realiseren van de bestemming moeten zeer hoge eisen gesteld worden wat nu niet het geval is.

Beantwoording 6b

Het nemen van het Investeringsbesluit is een verantwoordelijkheid / bevoegdheid van de deelraad. Het stadsdeel is bij de voorbereiding van het Investeringsbesluit zorgvuldig te werk gegaan. Ter voorbereiding van het Projectbesluit (maart 2012), het Integraal Programma van Eisen (IPvE), het (voor)ontwerp bestemmingsplan en het voorstel voor het Investeringsbesluit zijn diverse onderzoeken verricht en adviezen ingewonnen op basis waarvan tal van voorwaarden en geldende normen opgenomen zijn in de eisen die gesteld worden aan de garage. De voorgenomen plannen zijn tevens getoetst door onafhankelijke bureaus: de zogenaamde second opinion. Uit de onderzoeken en de second opinion is geconcludeerd dat de bouw van de garage een verantwoorde keuze is. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6c

Adressant geeft aan een onderbouwde prognose van de verkeersstromen en een visie hoe die gestuurd moeten worden te missen omdat het inschatten van de toekomstige ontwikkeling van gemotoriseerde verkeersstromen niet alleen berust op schattingen van feitelijke ontwikkelingen maar ook op toekomstig beleid over hoe

verkeersstromen in de toekomst gestuurd moeten worden. Adressant geeft hierbij aan een motivering te missen voor de vergroting van de aantrekkingskracht van privé auto's in dit gedeelte van het centrum.

Beantwoording 6c

De garage heeft tot doel de parkeerdruk in de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) te verlichten en de openbare ruimte beter in te richten. Dat er parkeerdruk is blijkt onder meer uit parkeermetingen, de vergunningenwachtlister en overloopvergunningen voor vergunninghouders in de Frans Halsbuurt die aan de zijde van de Hobbemakade kunnen parkeren. In de Museumbuurt en met name Duivelseiland is de verwachting dat de parkeerdruk toe neemt, onder meer door heropening van de musea. Zie ook beantwoording 6d en 11d. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6d

Adressant wijst erop dat door een veranderende attitude er in de toekomst minder auto's in de stad zouden kunnen zijn, terwijl daarmee met de aanleg van de garage geen rekening wordt gehouden.

Beantwoording 6d

De stedelijke trend is een verwachte afname van autoverkeer in de stad. Specifiek in deze buurten wordt echter zeker geen afname van autoverkeer verwacht en worden grotere verkeersstromen (fietzers, voetgangers) verwacht door opening van de musea, de komst van de Noord/Zuidlijn en het feit dat dit gebied zich meer en meer ontwikkelt tot centrumgebied. Daarnaast is het een gegeven dat de parkeerdruk in deze buurten hoog is.

Deze aspecten dwingen het stadsdeel om scherpere keuzes te maken in de toedeling van de openbare ruimte. De plannen zijn tevens getoetst aan en sluiten aan bij (stedelijk) beleid waarin ook mogelijke toekomstontwikkelingen verwerkt zijn. Aansluitend bij stedelijk beleid (Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2013) moet om meer ruimte te maken voor de grotere verkeersstromen en om de openbare ruimte beter te kunnen inrichten eerst een oplossing gevonden worden voor het ruimtebeslag van de auto. Door de realisatie van de parkeergarage kunnen 300 parkeerplaatsen op het maaiveld worden opgeheven waardoor er meer ruimte op straat gecreëerd wordt voor andere functies.

Aanvullend kan het stadsdeel sturen op de bezetting omdat zij de exploitatie in eigen beheer houdt en is het ook een voorwaarde richting de aannemer die het ontwerp voor de garage maakt dat het ontwerp toekomstbestendig is. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6e

Bewoners van de Johannes Vermeerbuurt zijn buiten het behoefteonderzoek (draagvlakonderzoek) gehouden, terwijl ze via de hoge parkeergelden wel meebetalen aan de garage.

Beantwoording 6e

Het onderzoek is gericht op het parkeervergunningengebied waarop het onderhavige project van toepassing is: de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp). De Johannes Vermeerbuurt bevindt zich aan Hobbemakade-kant (westzijde van de Boerenwetering) dat geen deel uit maakt van dit vergunningengebied. Zie beantwoording zienswijze 2a. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6f

In de omgeving staan parkeervoorzieningen leeg. Het stadsdeel heeft onvoldoende onderzocht of en op welke wijze van die ruimte gebruik kan worden gemaakt. Het voornemen om een derde laag in de garage te maken en 600 plaatsen in plaats van 400 plaatsen te realiseren is mede daarom ook nergens op gefundeerd.

Beantwoording 6f

Adressant geeft in de zienswijze niet concreet aan naar welke parkeervoorzieningen wordt verwezen. Uitgangspunt voor de besteding van de geoormerkte BIPV-gelden is echter dat er (ondergrondse) parkeerplekken gerealiseerd worden, eventueel verdeeld over meerdere locaties. In het verleden heeft het bestuur besloten om parkeerplekken te kopen/huren in nog te bouwen parkeerlocaties bij Stadionplein en voormalig Gemeentearchiefterrein. In navolging daarvan is bij het Projectbesluit Boerenweteringgarage van maart 2012 gekozen voor een Boerenweteringgarage van 400 parkeerplaatsen, gecombineerd met een afname van parkeerplaatsen in andere garages zoals bijvoorbeeld de Marie Heinekengarage. Parallel aan het onderzoek naar de haalbaarheid van het Boerenweteringgarage project zijn daarom conform besluitvorming bij het Projectbesluit ook de mogelijkheden geïnventariseerd van koop of huur van parkeerplaatsen in andere bestaande garages. De mogelijkheden om in andere garagelocaties te investeren zijn zeer beperkt gebleken (Zie de memo 'Stand van zaken parkeergarages/parkeermogelijkheden in Zuid' behorend tot het DB-besluit van 6 november 2012 de bevindingen). De resultaten zijn betrokken bij het voorstel voor het Investeringsbesluit (bijlage 11 Investeringsbesluitdossier 19 december 2012). Op basis van het bovenstaande heeft de deelraad besloten in te stemmen met de realisatie van de parkeergarage onder de Boerenwetering met 600 plaatsen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6g

Er is geen onderzoek gedaan naar de grondwaterstromen in een groter gebied, zoals tussen het Vondelpark en de Boerenwetering. Er is daardoor geen inzicht in wat er met de grondwaterstromen, het grondwaterpeil en daardoor met de houten paal funderingen in de omgeving gaat gebeuren als gevolg van het graven van diepwanden tot dertig meter onder de grond over de hele lengte van dit stuk

Boerenwetering en het bouwen tot zeer dicht bij de westelijke oever van de Boerenwetering. Het risico van paalrot wordt onvoldoende onderkend.

De aannemer wordt verplicht het grondwaterpeil rondom de bouwplaats te monitoren maar er komt op geen enkele wijze tot uiting dat het stadsdeel zich verantwoordelijk acht voor de mogelijke wijzigingen in de ondergrondse waterhuishouding in het Museumkwartier ten gevolge van de vele door haar toegestane ondergrondse bouwactiviteiten.

In het kader van behoorlijk bestuur moet de overheid zich wel bezig houden met ontwikkelingen in de ondergrond, zeker als het een kwetsbaar gebied betreft. Nu ontbreekt gebiedsdekkend en actueel inzicht om de grondwaterzorgtaak van het stadsdeel in het Museumkwartier voldoende te kunnen uitvoeren. Adressant verzoekt geen bestemmingsplanwijziging door te voeren voordat gedegen onderzoeken zijn verricht.

Beantwoording 6g

Zie ook de beantwoording bij 1 bb. De gevolgen van de bouw voor de grondwaterstand zijn onderzocht, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de als bijlage bij de plantoelichting gevoegde waterparagraaf. In de waterparagraaf is aangegeven dat het zaak is de laagste grondwaterstanden (voornamelijk tijdens de bouw) goed te monitoren om droogvallen en rotting van houten paalfunderingen te voorkomen. In de bouwfase betreft het uitvoeringsaspecten waarop het bestemmingsplan geen betrekking heeft en geen regels over stelt. Volgens de Waterwet mag een ondergrondse ontwikkeling geen structureel nadelige effecten op de grondwaterstand hebben. Om te hoge en te lage grondwaterstanden te voorkomen, is in de waterparagraaf aangegeven dat er de keuze is tussen twee ontwerpoplossingen:

- a. het parkeergarage-ontwerp wordt zodanig uitgewerkt, dat er ruimte blijft bestaan tussen de parkeergarage en de oeverconstructie met goed doorlatend zand waardoor het grondwater kan afstromen;
- b. de oeverconstructie wordt vervangen door een goed doorlatende oever.

Waternet keurt beide ontwerpoplossingen goed, omdat deze duurzaam en robuust zijn. Wellicht is daarbij een extra maatregel nodig zoals grondverbetering bij de inrit en uitrit, waar een lokaal grondwatereffect ontstaat.

Naast de freatische grondwatereffecten, is ook gemodelleerd, wat het effect van permanente damwanden of diepwanden is die in het eerste watervoerend pakket reiken respectievelijk dit volledig blokkeren. Dit effect is verwaarloosbaar klein (dalingen/stijgingen van < 1 mm respectievelijk < 5 cm).

Uit de waterparagraaf blijkt dan ook dat het technisch uitvoerbaar is een zodanige garage te bouwen dat geen onaanvaardbare grondwatereffecten optreden. Het voldoen aan dat uitgangspunt is geborgd in de Waterwet en behoeft geen aanvullende regeling in het bestemmingsplan.

Overigens is in het kader van alle projecten rondom het Museumplein ook een uitgebreid onderzoek verricht naar de grondwaterhuishouding door het

gemeentelijke Ingenieursbureau Amsterdam dat tevens recentelijk is geactualiseerd (Grondwater Museumkwartier 25 mei 2013).

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6h

Aannemers zullen niet de financiële risico's, die samenhangen met de technische risico's, willen dragen. De aanbesteding zal daardoor mislukken. Bovendien zijn forse overschrijdingen van de begroting nu al te voorzien.

Beantwoording 6h

Er zijn meerdere analyses gemaakt van financiële en technische risico's, door verschillende expertisebureaus. Tevens is de interesse van de markt in de opdracht onderzocht met een marktconsultatie. De resultaten van de analyses en onderzoeken geven het stadsdeel geen aanleiding af te zien van het project, het aanbestedingstraject of het vaststellen van het bestemmingsplan. De analyses worden in deze projectfase niet openbaar gemaakt omdat ze de aanbestedingsresultaten kunnen beïnvloeden. Na de aanbesteding en gunning is het stadsdeel voornemens de documenten alsnog openbaar te maken. Voorts wordt voor de realisatie van de parkeergarage een aannemer geselecteerd met de Prestatie inkoopmethode in combinatie met een Design, Construct en Maintain contract. De bouwpartij krijgt daarbij ontwerp vrijheden maar ook financiële /bouwkundige verantwoordelijkheden. Uit ervaringen is gebleken dat met de Prestatie inkoopmethode nauwelijks budget overschrijdingen optreden. Op 6 maart is het aanbestedingstraject gestart en op 16 mei hebben 7 aannemers een inschrijving ingediend die beoordeeld zijn door een deskundig team. Op 25 juni is door het dagelijks bestuur (besluit d.d. 25 juni 2013) een partij geselecteerd met wie het stadsdeel de pre-awardfase gaat doorlopen waarin de plannen nader worden uitgewerkt en het contract wordt opgesteld. Als alles goed verloopt, wordt de opdracht naar verwachting aan het einde van dit jaar gegund. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6i

Het stadsdeel ontbeert de technische, bouwkundige en financiële slagkracht om een project van deze schaal tot een goed einde te brengen.

Beantwoording 6i

Het bouwen van dergelijk grote projecten in stedelijk gebied brengt risico's met zich mee. De impact op de omgeving vraagt om extra aandacht. Mede vanwege de omvang van het project gaat het stadsdeel zeer zorgvuldig te werk en worden alle fases van het project zorgvuldig voorbereid en uitgevoerd. Voor het aanbestedingstraject en de vervolgfases is een sterke projectorganisatie ingericht die toegespitst is op de specifiek voorkomende werkzaamheden.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het stadsdeel de technische,

bouwkundige en financiële slagkracht ontbeert om dit project te realiseren. De financiële slagkracht is feitelijk aangetoond met een sluitende exploitatie. Zie ook beantwoording 3a. Daarnaast zijn de plannen voor de Boerenweteringgarage en de aspecten die adressant noemt getoetst met de zogenaamde second opinion. De uitkomst van deze second opinion is dat de plannen voor de Boerenweteringgarage zowel technisch, bouwkundig als financieel verantwoord zijn. Een kwalitatieve toets zal tevens ingezet worden op alle cruciale projectproducten/momenten. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.7. Adressant 7

Zienswijze 7a

Adressant meent dat de toename van verkeersintensiteiten door de vergroting van de parkeercapaciteit niet in het luchtkwaliteitsonderzoek is betrokken.

Beantwoording 7a

Het verkeersonderzoek, met daarin de toename van verkeersintensiteiten door de vergroting van de parkeercapaciteit, heeft de basis gevormd voor het luchtkwaliteitsonderzoek. De gevolgen van de toename zijn dan ook inzichtelijk gemaakt. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7b

Adressant vreest dat door het bestemmingsplan Boerenweteringgarage het karakter van de Frans Halsbuurt (het woonkarakter) wordt aangetast en dat de buurt een doorgangshuis wordt naar de Heineken brouwerij, wat niet past bij het karakter van de buurt.

Beantwoording 7b

De verbreding van de brug heeft tot doel te anticiperen op de ontwikkelingen in het Museumkwartier en de Oude Pijp en de daarmee samenhangende gewenste realisatie van een wandelroute zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan De Pijp en de Structuurvisie Amsterdam. De Frans Halsbuurt heeft, als onderdeel van De Pijp, een hoogstedelijk gemengd en dynamisch karakter. Het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot aantasting daarvan. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7c

De extra verkeersbewegingen ten gevolge van de garage zullen de buurt onveiliger maken, terwijl met name de Ruysdaelkade vooral wordt bewoond door gezinnen met

jonge kinderen, die daar vooral zijn komen wonen vanwege de verkeersluwte en de brede trottoirs die het buitenspelen van kinderen mogelijk maakt.

Beantwoording 7c

De bouw van de garage leidt niet tot extra verkeersbeweging in de Frans Halsbuurt, aangezien de garage aan de rand van de buurt is gelegen en direct vanaf de Hobbemakade ontsloten wordt. Alleen op de Ruysdaelkade zelf is een toename van verkeer te verwachten.

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn door DIVV verkeersprognoses opgesteld voor het jaar 2022 met en zonder parkeergarage. De Hobbemakade bestaat daarin uit 4 wegvakken (segmenten). Het eerste en tweede wegvak bevinden zich ten noorden van de Albert Cuypstraat tot aan de Stadhouderskade, het derde en vierde wegvak ten zuiden van de Albert Cuypstraat tot aan de Ceintuurbaan. De aantallen lichte motorvoertuigen per gemiddelde werkdaguren bedragen:

- In 2022 zonder garage 266, 410, 477 en 668;
- In 2022 met garage 280, 428, 486 en 676.

De toename van verkeersbewegingen op alle vier de wegvakken is dus marginaal. Naar verwachting neemt door de realisatie van garage ook het zogenaamde 'zoekverkeer' sterk af waardoor er ook minder verkeersbewegingen zijn in de Frans Halsbuurt. Het zoekverkeer kan verder worden verminderd door te gaan werken met een parkeerverwijssysteem dat gekoppeld wordt aan het DIVV (centrale stad) verwijssysteem.

Verder wordt na de realisatie van de parkeergarage met de vrijkomende ruimte als gevolg van dat parkeerplaatsen op het maaiveld worden opgeheven ook de kwaliteit van de openbare inrichting verbeterd in de Frans Halsbuurt waardoor er naar verwachting ook meer mogelijkheden gecreëerd worden om veilig te spelen. Dit is een apart project dat conform het besluit van het dagelijks bestuur inzake 'procesaanpak Frans Halsbuurt' d.d. 13 november 2012, wordt uitgevoerd. Wensen van de bewoners worden binnen dit traject meegenomen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7d

Adressant verzet zich tegen het toeristischer maken van de buurt.

Beantwoording 7d

De bouw van de garage, primair bedoeld om de parkeerdruk voor vergunninghouders te verlagen, leidt niet tot het toeristischer maken van de buurt. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7e

Adressant stelt voor de besluitvorming over de garage op te schorten tot het moment dat de verkeerseffecten van de Noord/Zuidlijn zijn geëvalueerd.

Beantwoording 7e

De Noord/Zuidlijn wordt aangelegd om de bereikbaarheid van Amsterdam en omgeving te verbeteren, opdat de stad zich economisch kan blijven ontwikkelen en de werkgelegenheid kan blijven groeien. Mogelijkheden voor bijv. P&R zijn er maar de NZ-lijn heeft niet tot primair doel autoverkeer te verminderen of de behoefte aan parkeerruimte in de stad terug te brengen. Er is dan ook voor wat betreft autoverkeer en parkeren geen relatie tussen de aanleg van de metrolijn en het verplaatsen van bestaande parkeerbehoefte in de Frans Halsbuurt van maaiveld naar een ondergrondse garage. Vanwege diverse ontwikkelingen in de omgeving, waaronder een toenemende voetgangersstroom door de komst van de Noord/Zuidlijn en opening van musea etc., is de verwachting dat de druk op de openbare ruimte wel toeneemt waarvoor de openbare inrichting aangepast moet worden. De planning van het project Boerenweteringgarage is daarbij afgestemd op ontwikkelingen in de omgeving zoals het Rijksmuseum, de herinrichting Frans Halsbuurt en het Programma Noord-Zuidlijn. Om de (bouw- en verkeers)overlast voor de omgeving te beperken, is het uitgangspunt dat de Boerenweteringgarage bij ingebruikname van de Noord-Zuidlijn in juli 2017 gereed is.

Overigens zijn de mogelijke verkeerseffecten, risico's etc. van de Noord/Zuidlijn uitgebreid onderzocht wat vertaald is naar beleidsuitgangspunten die ook de basis hebben gevormd voor de plannen voor de Boerenweteringgarage.

Zienswijze 7f

Adressant vreest verzakkingen door het realiseren van de garage. Adressant verwacht dat op zijn minst dat de onmiddellijke risico's maar ook die op lange termijn in kaart gebracht worden. Ook voor de niet directe omgeving van de garage. Er dienen ook reserveringen voor schade op langere termijn te worden gemaakt.

Beantwoording 7f

Zie beantwoording zienswijzen 2e en 6g.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.8. Adressant 8

Zienswijze 8a

Adressant geeft aan dat meer kenbaar gemaakt had kunnen worden over het aantal voetgangers in- en uitgangen, de afmetingen en of deze ook geschikt zullen zijn voor invaliden.

Beantwoording 8a

In het bestemmingsplan is geregeld, binnen de bestemming 'Verkeer-

Verblijfsgebied', dat maximaal twee entreehuisjes voor voetgangers worden gebouwd en dat deze elk een bovengronds maximum oppervlakte van 20 m² per gebouw en een maximum bouwhoogte van 4 meter mogen hebben. Toegankelijkheid voor minder validen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. De garage wordt via liften toegankelijk voor minder validen. In het vastgestelde programma van eisen is bepaald dat minimaal 2% van de parkeervakken voor het aandeel bezoekers in de garage geschikt dienen te zijn voor minder validen en dat de parkeervakken voor minder validen naast de liften moeten worden gesitueerd direct naast de uitgangen met een lift. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8b

Adressant hoopt dat de muur, die uit veiligheidsoverwegingen rond de in- en uitgangen zal komen, minimaal of zo onzichtbaar mogelijk zal worden.

Beantwoording 8b

De maximum bouwhoogte van muren, hekwerken en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 1,5 meter t.o.v. maaiveld. Of bij de in- en uitritten een hek of een muur wordt gemaakt, en met welke vormgeving, is nog niet bekend. Vormgeving is geen onderwerp dat in een bestemmingsplan wordt geregeld. Dit aspect komt in de uitvoering te zijner tijd aan bod. In de bouwfase betreft het uitvoeringsaspecten waarop het bestemmingsplan geen betrekking heeft en geen regels over stelt. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8c

Adressant wenst dat het trafo-huisje aan de D. Stalpertstraat, dat verplaatst zal worden naar de hoek van de Quellijnstraat, weer terugkomt op zijn huidige plek en in dezelfde stijl wordt herbouwd.

Beantwoording 8c

In dit bestemmingsplan wordt niet geregeld waar trafo-huisjes worden gerealiseerd. Deze zijn vergunningvrij. Vormgeving is geen onderwerp dat in een bestemmingsplan wordt geregeld. In het vastgestelde programma van eisen heeft (los van het garageproject) de beheerder (Liander) bepaald dat de trafo vernieuwd moet worden. De huidige traforuimte op de Ruysdaelkade is aan vernieuwing toe vanwege interne verbranding. De trafo zal op korte termijn worden verplaatst naar een locatie in de directe omgeving. De locatie staat nog niet vast, maar zal sterk afhangen van veiligheids- en beheer aspecten. Mogelijk kan de beheerder, bij de locatiekeuze rekening houden met de wensen van adressant. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.9. Adressant 9

Zienswijze 9a

Adressant heeft bezwaar tegen de garage wegens de toename van verkeersintensiteiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Beantwoording 9a

Het verkeersonderzoek, met daarin de toename van verkeersintensiteiten door de vergroting van de parkeercapaciteit, heeft de basis gevormd voor het luchtkwaliteitsonderzoek. De gevolgen van de toename zijn dan ook inzichtelijk gemaakt. Daaruit blijkt dat de toename van verkeersintensiteiten marginaal is en de voorkeursgrenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Zie ook beantwoording 4a. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9b

Adressant maakt bezwaar tegen de met de realisatie van het project gemoeide kosten en acht deze onverantwoord hoog in tijden van crisis.

Beantwoording 9b

Uit de second opinion bij het Investeringsbesluit is gebleken dat sprake is van een verantwoorde investering met een positief exploitatie resultaat. Het stadsdeel is van mening dat het een verantwoorde investering is maar neemt kennis van uw politieke statement. Zie ook beantwoording 2d, 3a en 12r.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9c

Adressant maakt bezwaar tegen het plan omdat deze het zicht vanaf het water op Rijksmuseum, Zuiderbad en brandweergarage onderbreekt. Dit staat haaks op de uitgevoerde renovaties, de status van de grachtengordel als werelderfgoed en de wens ook de gordel 20-40 deze status te laten verwerven.

Beantwoording 9c

De garage onderbreekt het zicht vanaf het water op Rijksmuseum, Zuiderbad en brandweergarage niet: de bovengrondse delen van het plan bevinden zich op de Ruysdaelkade en dus niet tussen varende op het water en Rijksmuseum, Zuiderbad en brandweergarage.

Ook vanaf de Ruysdaelkade wordt het zicht op deze gebouwen niet significant beperkt, omdat de bovengrondse bebouwing uit slechts twee entreehuisjes bestaat met een maximum oppervlak van 20 m² per huisje. De huisjes worden bovendien zo gepositioneerd dat zij niet in de zichtlijn vanuit de dwarsstraten komen te staan opdat vanuit de dwarsstraten het zicht op de Boerenwetering behouden blijft. Zie ook beantwoording zienswijze 11j.

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de UNESCO-status van de grachtengordel. De garage maakt bovendien mogelijk dat meer auto's uit het zicht worden geparkeerd en minder op straat, zodat de ruimtelijke kwaliteit van De Pijp juist kan verbeteren. Het stadsdeel streeft overigens niet na om ook de gordel 20-40 de status van werelderfgoed te laten verwerven. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9d

In de omgeving liggen terreinen braak die als parkeervoorziening kunnen worden aangewend. Het stadsdeel heeft onvoldoende onderzocht of en op welke wijze van die ruimte gebruik kan worden gemaakt.

Beantwoording 9d

Parallel aan het onderzoek naar de haalbaarheid van het Boerenweteringproject zijn ook de mogelijkheden geïnteriseerd van koop of huur in andere bestaande garages. De mogelijkheden om in andere garagelocaties te investeren zijn zeer beperkt gebleken. Zie ook beantwoording zienswijze 6f. De braakliggende terreinen die genoemd zijn liggen bovendien niet in de nabijheid van de woningen, terwijl de garage bedoeld is om het bewonersparkeren te faciliteren. Tenslotte zullen de genoemde terreinen niet braak blijven liggen. Zodra de voor die terreinen beoogde bouwplannen tot uitvoering worden gebracht vervalt de veronderstelde parkeeroplossing. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9e

Adressant vindt het onverantwoord dat de plannen voor de parkeergarage er door gejaagd worden nu er een einde komt aan het bestaan van de stadsdelen.

Beantwoording 9e

De aanleg van de parkeergarage is een grote investering. Daarom is er goed, ook op centraal stedelijk niveau, nagedacht over de noodzakelijkheid ervan en zijn de plannen zorgvuldig voorbereid. De Boerenweteringgarage sluit aan bij het Parkeerplan, dat op 6 november 2012 door het college van Burgemeester en wethouders is vastgesteld. Daarnaast zijn de plannen passend binnen de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, vastgesteld op 13 juni 2013.

Het stadsdeel is verder bij de voorbereiding van het Investeringsbesluit (19 december 2012) zorgvuldig te werk gegaan. Ter voorbereiding van het Projectbesluit (maart 2012), het Integraal Programma van Eisen (IPvE), het (voor)ontwerp bestemmingsplan 2012 en het voorstel voor het Investeringsbesluit zijn diverse onderzoeken verricht en adviezen ingewonnen. De voorgenomen plannen zijn tevens getoetst door onafhankelijke bureaus: de zogenaamde second opinion. Uit de onderzoeken en de second opinion is geconcludeerd dat de bouw van de garage een verantwoorde keuze is.

Er is voor dit project een lange voorbereidingstijd geweest en is er geen sprake van dat het project 'er door heen gejaagd' wordt. De eerste plannen dateren al uit 2003 en de vergunninghouders sparen sinds 2008 via een eerdere ophoging van de vergunningstarieven voor de verbetering van de parkeeromstandigheden. Het plan voor een garage onder de Boerenwetering is, om verscheidene redenen, twee maal eerder spaak gelopen. In het verleden heeft een marktpartij zich door de staalcrisis teruggetrokken. Vervolgens heeft voormalig Stadsdeel Oud-Zuid zelf initiatief genomen voor de ontwikkeling van een (mechanische) garage voor bewoners. Het Investeringsbesluit werd door de deelraad begin 2010 aangehouden. De deelraad wilde meer onderzoeksgegevens hebben onder meer over het alternatief: een traditionele garage en gebruik door bewoners en bezoekers. Na de gemeenteverkiezingen van 2010 is het project opnieuw opgestart. In het Programma-akkoord 2010-2014 wordt aangegeven dat parkeerdruk en verkeersveiligheid meer aandacht krijgen. Het idee van een garage in de Boerenwetering is daarbij expliciet genoemd als een middel om het parkeerprobleem op te lossen de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. In de zomer van 2009 was ook al een voorontwerp van een bestemmingsplan voor de parkeergarage in inspraak gebracht. Wegens het verstrijken van de tijd en omdat zich wijzigingen in de uitgangspunten hebben voorgedaan is het voorontwerp bestemmingsplan nogmaals vrijgegeven voor inspraak en het ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd. Overigens blijven de stadsdelen in de vorm van bestuurscommissies bestaan.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.10. Adressant 10

Zienswijze 10a

Adressant vindt het onjuist dat het bestemmingsplan is opgesteld op basis van summiere schetsen, zonder een gedegen uitgewerkt constructieplan. Zelfs de in- en uitgangen en de nooduitgangen zijn nog niet bepaald.

Beantwoording 10a

Het vaststellen van een bestemmingsplan heeft als doel een toetsingskader te bieden voor de ontwikkeling van bouwplannen. De volgorde dat eerst een bestemmingsplan wordt vastgesteld voordat er een uitgewerkt bouwplan is voorbereid, is dan ook een logische. De vast te stellen kaders komen voort uit overwegingen van de goede ruimtelijke ordening. Uitvoeringsaspecten zoals constructie vallen buiten de reikwijdte van wat in een bestemmingsplan geregeld kan worden.

Voor de realisatie van de Boerenweteringgarage wordt daarbij een

bouwonderneming geselecteerd via de prestatie-inkoopmethode in combinatie met een Design, Construct en Maintaincontract. Door het niet voorschrijven van een bepaald ontwerp en/of bouwmethode, wordt de kennis van de markt optimaal benut. Daarnaast is door het samenvoegen van de ontwerp- en de realisatieopdracht optimale integratie mogelijk en wordt discussie over de juiste technische uitwerking van het ontwerp voorkomen; de aannemers(combinatie) krijgt ontwerp vrijheden, maar ook de daarmee samenhangende bouwkundige en financiële verantwoordelijkheden.

Consequentie van deze aanbestedingsvorm is, dat het bestemmingsplan de markt voldoende ontwerpruimte moet bieden. De te realiseren parkeergarage is daarom, evenals bij het voorontwerp, bij recht in het ontwerp bestemmingsplan voorgesteld in de vorm van een globale bestemming. De afmetingen en bebouwingspercentages en de breedte van de brug zijn zodanig, dat er ruimte blijft voor flexibiliteit ten aanzien van de exacte vorm en afmetingen. De onderzoeken zijn hierop afgestemd. Op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting van het bestemmingsplan inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Omdat voor een globale bestemming is gekozen, is ook via een ruim opgezet onderzoek aangetoond dat een ondergrondse parkeergarage vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening mogelijk is. Daarbij zijn de mogelijke gevolgen voor onder meer de verkeersveiligheid, bodem, geluid, luchtkwaliteit, waterhuishouding en flora en fauna voor het hele plangebied inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten blijkt, dat met de komst van de garage de vigerende, (inter-) nationale/regionale normen niet worden overschreden.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.11. Adressant 11

Zienswijze 11a

Adressanten maken bezwaar tegen de bouw van de parkeergarage onder de Boerenwetering omdat de noodzaak vanuit de parkeerdruk niet is aangetoond. Daarvoor wordt een aantal argumenten naar voren gebracht. Als eerste wordt genoemd dat de nagestreefde verlaging van de parkeerdruk in de Noord-Pijp naar minder dan 95% een politieke keuze waarover geen discussie met de buurt heeft plaatsgevonden.

Beantwoording 11a

Bij vaststelling van de Parkeernota Oud Zuid (31 oktober 2007) en de Nota Parkeren 2011 door de stadsdeelraad is ervoor gekozen de parkeerdruk onder de 95% te willen brengen. Voorafgaand aan de besluitvorming over heeft inspraak plaatsgevonden, dus ook over de beoogde verlaging van de parkeerdruk. Het getal van 95% is gebaseerd op landelijk toegepaste richtlijnen van de CROW.

De CROW geeft aan dat een parkeerdruk van 85% of meer geldt als grens voor een te hoge parkeerdruk. De achtergrond daarvan is dat bij hogere bezettingsgraden dan 85 à 90% aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats kan vinden en er parkeerplaats zoekend verkeer gaat optreden. Het parkeerareaal wordt dan als (te) vol ervaren, en het bereikbaarheidsimago van het gebied komt onder druk te staan. Bij bezettingsgraden vanaf 95% neemt het zoekverkeer zelfs versterkt toe ('Evaluating urban parking policies with agent-based model of driving parkers behavior'; K. Martens en I. Benenson, Transportation Research Record, journal of the Transportation Board, 2046: 37-44 (2008)).

De bewoners van de Oude Pijp (c.q. Noord Pijp) zijn in het Draagvlakonderzoek gevraagd naar de beleving van de parkeerdruk. De eerste deelvraag die in het draagvlakonderzoek aan de orde is gesteld luidde: "Hoe wordt de parkeerdruk in de Noord-Pijp ervaren?".

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11b

Adressanten voeren aan dat dankzij het vergunningstelsel de parkeerdruk in de buurt eenvoudig te regelen is. Het stadsdeel heeft er echter voor gekozen veel meer vergunningen uit te geven dan volgens haar normen verantwoord is, waardoor kunstmatig de parkeerdruk in de buurt is opgevoerd om te kunnen stellen dat een grote parkeergarage dringend gewenst is.

Beantwoording 11b

Wij delen uw mening niet. De parkeerdruk is ontstaan door toename van het autobezit.

Voor wat betreft het aantal uitgegeven parkeervergunningen is er op 1 januari 2012 op vergunningengebied een aanpassing geweest. Voor 1-1-2012 was er 1 vergunninggebied De Pijp met 1 wachtlijst. Na 1-1-2012 is er 1 vergunninggebied De Pijp met twee deelvergunninggebieden met twee wachtlijsten. Het gebied is opgesplitst juist omdat het vergunninggebied De Pijp te groot was. In het zuidelijk deel waren de straten leeg maar stond men op een wachtlijst en in het noordelijk deel stonden de straten vol. Met de splitsing in twee gebieden kan er nauwkeuriger gestuurd worden op parkeerdruk. De splitsing betekende ook dat er vergunningplafonds voor de twee deelgebieden moesten worden vastgesteld en dat het vergunningplafond voor de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) lager is gesteld dan de in het gebied aanwezige parkeervergunningen: dit allemaal om de parkeerdruk in de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) naar beneden te brengen.

Overigens zijn er twee vormen van parkeerdruk: tastbare parkeerdruk op straat en de niet onder de 95% vallende, latente parkeerdruk die gevormd wordt door de wachtlijsten die er bestaan voor vergunningen. Voor de Oude Pijp geldt een wachtlijst voor parkeervergunningen, deze fluctueert en heeft d.d. juli 2013 een omvang van 440 wachtenden: het hoogste van alle vergunninggebieden in Stadsdeel Zuid. Daarbij staan er ook nog 200 wachtenden op de wachtlijst in het overloopgebied, die als eerste in aanmerking komen voor een vergunning in de

Oude Pijp. Het aanbod betreft dus het aantal van het vergunningplafond plus deze 200 wachtenden. Dit houdt in dat nummer 1 op de wachtlijst in de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) pas aan bod komt nadat deze 200 wachtenden een vergunning hebben gekregen. Doorstroming is in de Oude Pijp zeer gering zodat de wachttijden zeer lang zijn. Er is dus objectief een behoefte onder bewoners en ondernemers aan meer parkeercapaciteit dan er beschikbaar is. Daarbij krijgt de buurt steeds meer een centrumfunctie waardoor ruimte op straat nodig is voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Het bestuur wil aan deze behoefte tegemoet komen en treft daarvoor maatregelen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11c

In de Nota van Beantwoording van 1 november 2012 op de inspraakreactie van adressanten tegen het voorontwerp bestemmingsplan worden onjuiste conclusies uit het rapport "Meting parkeerdruk en capaciteit Stadsdeel Zuid" van juni 2011 weergegeven, bovendien wordt selectief uit het rapport geciteerd. Het stadsdeel stelt dat in vier van de vijf subbuurten van de Noord Pijp de parkeerdruk boven de 95% uitkomt, wat niet uit het rapport blijkt omdat 's middags in slechts twee en 's avonds in slechts drie van de buurten de parkeerdruk groter is dan 95%. Aangezien de parkeerdruk in de (Noord)Pijp niet hoger is dan 95% zoals uw eigen onderzoek aantoonde, is de parkeergarage overbodig.

Beantwoording 11c

In de Nota van Beantwoording van de inspraak voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE wordt niet gesteld dat de parkeerdruk in vier van de vijf subbuurten van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) boven de 95% uitkomt, er staat dat het onderzoeksrapport 'Meting parkeerdruk en capaciteit Stadsdeel Zuid' van juni 2011 "de hoge parkeerdruk in 4 van de 5 buurten" van de Oude Pijp bevestigt (zie Thema 1, antwoord 1 van de Nota van beantwoording, pagina 6). In dat antwoord worden niet vier, maar twee buurten genoemd waar de parkeerdruk groter is dan 95%: de Frans Halsbuurt (buurt 3) en Buurt 4 aan de Boerenwetering. Voor Oude Pijp geldt een wachtlijst voor parkeervergunningen. De lengte daarvan fluctueert en heeft d.d. juli 2013 440 wachtenden. Er is dus objectief een behoefte onder bewoners en ondernemers aan meer parkeercapaciteit dan er beschikbaar is. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11d

Adressanten geven aan dat door onjuiste toepassing van het rapport "Meting parkeerdruk" het aantal bezoekers kunstmatig wordt verhoogd. Het rapport geeft aan dat kentekenonderzoek in delen van de Noord-Pijp, dat op de gebruikelijke teldag, de dinsdag, er maximaal 13% bezoekers zijn in de Frans Halsbuurt. In dat onderzoek is ook op zondag geteld en toen was de parkeerdruk, alle foutparkeerders meegeteld, in buurt 2 en 3, gemiddeld 20%. Dat getal wordt

opgevoerd om minimaal 20% bezoekers in de garage toe te laten. Zondag is echter de enige dag in de week waarop er gratis geparkeerd kan worden in De Pijp, waardoor het vaak wat drukker is dan door de weeks.

Beantwoording 11d

In de Nota van Uitgangspunten is bepaald dat het bezoekersaantal in een traditionele garage dezelfde verhouding kan krijgen als op straat, “te weten grofweg 15-20% bezoekers tegenover 80-85% bewoners/ondernemers.” In de Nota van Beantwoording van inspraak wordt gesproken over “10%-20%” en “circa 20%”. Door nu te stellen dat “minimaal 20% bezoekers” in de garage worden toegelaten wordt een onjuist beeld gecreëerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11e

Adressanten geven in overweging het vergunningen gebied waar bewoners en ondernemers uit de buurt mogen parkeren uit te breiden met het vergunninggebied Museumkwartier. Kunt u in een berekening laten zien hoe groot de parkeerdruk thans is in de Noord-Pijp en in het Museumkwartier. En kunt u laten zien hoe groot de parkeerdruk is indien beide gebieden samengevoegd worden tot één gebied waardoor mensen uit De Pijp ook in het Museumkwartier kunnen parkeren en omgekeerd uiteraard.

Beantwoording 11e

In de Nota Parkeren 2011 is gemotiveerd hoe de huidige begrenzing van de vergunninggebieden tot stand is gekomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Het parkeerbeleid voor Stadsdeel Zuid is uitgewerkt in het uitwerkingsbesluit parkeren 2013. De door adressant genoemde optimalisatieregel om de vergunninggebieden het Museumkwartier en de Noord-Pijp samen te voegen, is ook bij het Projectbesluit in maart 2012 onderzocht maar ter zijde geschoven omdat het niet leidt tot extra parkeerplekken in het totale gebied, waarmee de parkeerdruk kan worden verlaagd. Door de realisatie van extra parkeerplaatsen kunnen tevens parkeerplaatsen op het maaiveld worden opgeheven, waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd kan worden.

Daarbij is op dit moment de druk in het Museumkwartier optimaal en zodanig dat er nog steeds ruimte is voor bezoekers. Er is ook nog enige ruimte voor extra parkeervergunningen. Deze ruimte besteden aan het oplossen van de druk in de Oude Pijp is niet gewenst omdat ook op Duivelseiland sprake is van een toenemende parkeerdruk door de (her)opening van de musea, de uitrol van het centrumgebied en de activiteiten op het Museumplein. Voor de Oude Pijp geldt verder een wachtlijst voor parkeervergunningen. Deze fluctueert en heeft d.d. juli 2013 een omvang van 440 wachtenden. Om de wachtenden tegemoet te komen worden wel een beperkt aantal overloopvergunningen uitgegeven voor het gebied Noord. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11f

Adressanten maken er bezwaar tegen dat het stadsdeel minimaal 20% bezoekers in de garage wil toestaan. Het stedelijk beleid van Amsterdam, waaraan het Stadsdeel zich verbonden heeft, staat slechts de bouw van bewonersgarages toe. In dergelijke garages mogen eventueel ook bezoekers parkeren met dien verstande dat dan het percentage toegestane bezoekers niet hoger mag zijn, dan het percentage bezoekers op straat. Dat percentage komt in de Noord-Pijp niet boven de 15% uit, bovendien laten de cijfers zien dat dit percentage dalende is en naar verwachting in de toekomst verder zal dalen. Daarom vindt adressant dat het percentage bezoekers vastgesteld moet worden op 15%. Nu het Dagelijks Bestuur in de deelraadsvergadering van 19 december 2012 nadrukkelijk heeft verklaard dat geen regulering zal plaatsvinden om te voorkomen dat meer dan 20% bezoekers in de garage parkeren staat vast dat het stadsdeel de bevolking heeft voorgelogen over het voornemen een bewonersgarage te bouwen.

Beantwoording 11f

Zoals in Beantwoording 11d is aangegeven wordt niet 'minimaal 20% bezoekers' in de garage toegelaten. Het stadsdeel is niet voornemens een bezoekersgarage te realiseren. Uit de plantoelichting blijkt dat de bouw van de garage tot doel heeft maaiveldparkeren te verplaatsen naar een ondergrondse voorziening, de parkeerdruk te verlagen en bestaande tekorten aan parkeerruimte (wachtlijsten voor parkeervergunningen) op te lossen. Het is daarbij een te beperkte benadering om het aandeel bezoekers in de garage te maximeren op 20% of 15% zoals adressanten wensen. Het gaat erom dat de garage het verlengde wordt van het maaiveld: voor het maaiveld en de garage samen geldt een verhouding van 10%-20% bezoekers. Daarbij is het niet bezwaarlijk wanneer een groter deel van die bezoekers in de garage staat: het aandeel bezoekers op maaiveld is dan immers evenredig kleiner. Het beter benutten van parkeergarages door dubbelgebruik bewoners/bezoekers sluit ook aan bij het ParkeerPlan (november 2012). Op deze manier wordt namelijk voorkomen dat de garage gedurende een gedeelte van de dag (als bewoners naar hun werk zijn) grotendeels leeg komt te staan. Indien gewenst kan het stadsdeel wel actief sturen op de bezettingsverhouding bezoekers – vergunninghouders. Dit is mogelijk omdat het stadsdeel de exploitatie in eigen hand houdt.

Verder heeft DRO namens het college van Burgemeester en wethouders (stedelijk beleid) in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro het bestemmingsplan getoetst aan de geldende structuurvisie, aanvullingen daarop en overige relevante beleidskaders. De reactie van het college van B en W luidt dat het ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2025 (vastgesteld op 13 juni 2013). Het college heeft in het ParkeerPlan aangegeven dat zij van mening is dat de Boerenweteringgarage een bijdrage kan leveren aan haar doelstellingen en is bereid deze plannen mede te financieren. Uitgangspunt van het stadsdeel is dat er geen bijdrage van de centrale stad

plaatsvindt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11g

Omdat de garage een bezoekersgarage wordt of kan / mag worden zijn alle technische onderzoeken met betrekking tot de geluidstoename in de buurt, de verkeersafwikkeling, de luchtkwaliteit en alle andere onderzoeken niet meer van toepassing op de voorgestelde bezoekersgarage. Er kan daardoor niet worden gesteld dat geen wettelijke normen ten aanzien van geluidsoverlast, verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit en andere wettelijke bepalingen worden overschreden. Alle onderzoeken moeten opnieuw uitgevoerd worden waarbij met de toename van het extra verkeer dat een bezoekersgarage genereert rekening worden gehouden.

De geluidstoename op de Ruysdaelkade tussen de 1^e Jacob van Campenstraat en de Quellijnstraat is bij de komst van een bewonersgarage voor 400 auto's berekend op maar liefst 7 dB. Nu er een bezoekersgarage mogelijk wordt voor 600 auto's zal de geluidstoename op dit stuk van de Ruysdaelkade exponentieel toenemen en de toegestane waarden overschrijden.

Beantwoording 11g

Zie ook beantwoording 11f. Daarbij is echter als worst-case benadering óók onderzocht welke verkeersaantrekkende werking samenhangt met een garage die geheel door bezoekers gebruikt zou worden. Zowel in het geval van een bewoners- als een bezoekersgarage wordt ten aanzien van de aspecten geluid- en luchtkwaliteit een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd. Er worden geen grenswaarden overschreden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11h

Adressanten maken er bezwaar tegen dat is besloten de garage uit te breiden van 400 naar 600 parkeerplaatsen. Dit besluit heeft geleid tot snel aanvullend onderzoeksmateriaal waaruit blijkt dat bij extrapolatie van de gegevens van 400 naar 600 parkeerplaatsen de garage binnen alle noodzakelijke en wettelijke randvoorwaarden blijft. Adressant betwist de kwaliteit, geloofwaardigheid en uitkomst van alle onderliggende rapporten.

Beantwoording 11h

De keuze om een garage van 600 parkeerplaatsen mogelijk te maken is niet op het allerlaatste moment gemaakt.

In navolging van het Projectbesluit is het voorstel voor het Investeringsbesluit nader onderzocht en uitgewerkt. Op verzoek van de deelraad is het project tevens getoetst door drie ervaren onafhankelijke bureaus. Bij deze second opinion is het project als financieel en technisch verantwoord beoordeeld. Hierbij is uitgegaan van twee fases. Als eerste is een uitgebreide second opinion met uitgangspunt 400 plaatsen

en een globale second opinion met uitgangspunt 600 plaatsen uitgevoerd. De resultaten zijn op 8 november 2012 gepresenteerd aan de Commissie Leefomgeving. Omdat tijdens het voorbereidingsproces voor deze second opinion, het voorontwerp bestemmingsplan en het voorstel voor het Investeringsbesluit ook diverse onderzoeken zijn verricht waaruit bleek dat ook gekozen kan worden voor een parkeergarage met 600 plaatsen, is aan een onderzoeksbureau gevraagd om bovenop de eerste opdracht ook een uitgebreide second opinion te verrichten voor 600 parkeerplaatsen. Het Investeringsbesluit is vervolgens op 19 december 2012 genomen. Alle onderzoeksrapporten met daarin het maximum aantal van 600 parkeerplaatsen waren gereed voorafgaand aan de ter visielegging van het ontwerpbestemmingsplan. De resultaten van de onderzoeken zijn openbaar en gepubliceerd op de webpagina van het project. Er is geen aanleiding te twifelen aan de zorgvuldigheid en de geloofwaardigheid van de onderzoeken. Zie ook beantwoording zienswijze 6f.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11i

Adressanten maken bezwaar tegen het ontbreken van bouwvoorschriften met betrekking tot het funderen van de garage. Adressanten stellen voor op te nemen dat er niet geheel mag worden maar dat gebouwd moet worden met de zogenaamde diepwanden methode. Uit onderzoek is gebleken dat bij heien er een aanzienlijke kans is op schade aan de panden op de Ruysdaelkade en in de zijstraten. Deze kans is veel kleiner indien diepwanden worden toegepast.

Beantwoording 11i

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State kunnen in een bestemmingsplan geen bepalingen worden opgenomen omtrent de wijze van uitvoering van een project. Uitvoeringsaspecten kunnen niet aan de orde komen in een bestemmingsplanprocedure (zie bijvoorbeeld uitspraak ABRS van 3 april 2013, nummer 201207911/1/R4).

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11j

Adressanten maken bezwaar tegen de bouwhoogte van de (entree)gebouwen en het ontbreken van ontwerpvoorschriften. De entreegebouwen vormen een wand van 5 meter lang (4 meter breed) en 4 meter hoog op een afstand van 7 meter van de woningen. Deze gebouwen zijn te hoog en te breed en staan te dicht op de woningen. Voorgesteld wordt de gebouwen maximaal 5 meter lang, 3 meter breed en 3 meter hoog te maken. Daarmee kunnen de gebouwen op ten minste 8 meter van de woningen komen te staan. Tevens wordt voorgesteld het voorschrift op te nemen dat de gebouwen maximaal transparant moeten worden uitgevoerd. Dat is niet alleen beter voor het aanzicht op straat maar ook voor de sociale veiligheid van de gebruikers van de garage.

Adressanten stellen voor de gebouwen enigszins links of rechts in het verlengde van

de zijstraten te plaatsen. Hiermee wordt bereikt dat de zichtlijnen vanuit de zijstraten (grotendeels) in tact blijven maar de gebouwen toch minder voor de woningen staan dan thans mogelijk is.

Beantwoording 11j

Volgens de ordekaarten die deel uit maken van de vigerende welstandsnota bevindt de buurt zich in de hoogste stedenbouwkundige zone A. Dit houdt in dat de bebouwing en/of groen en/of water van bijzondere kwaliteit is/zijn en het gebied een waardevolle historische stedenbouwkundige structuur heeft. Uitgangspunt is dat de kwaliteit van de oorspronkelijke historische stedenbouwkundige structuur behouden blijft.

Door de stadsdeelraad is bij vaststelling van het bestemmingsplan 'De Pijp 2005' en het bestemmingsplan 'Water in de Pijp' een afweging gemaakt (Voorbereidingsnotitie, raadsbesluit 25 juni 2003) onder andere op basis van onderzoeken naar de waardevolle historische karakteristieken in samenhang met de huidige situatie die verricht zijn door Bureau momenten en Archeologie. Hieruit is gebleken dat de historische stedenbouwkundige structuur (waarvan de relatie tussen de bebouwing/water en de zichtlijnen deel uit maken) zoals bedoeld in het stedenbouwkundige plan van Niftrik nog steeds bestaat en een grote waarde moeten worden toegekend.

De Pijp is een dichtbebouwde wijk waar licht en ruimte van groot belang is. De waterlijnen in de Pijp zijn structurerende elementen en tevens belangrijke open ruimten die de oriëntatie in de wijk (al van oudsher) vergemakkelijken.

Behoud en verbeteren van de zichtlijnen op het water is gericht op het behouden en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee de kwaliteit van de leefomgeving. Mede voor dit doel wordt ook de openbare ruimte heringericht en is het beleidsuitgangspunt van zowel de centrale stad als stadsdeel Zuid dat een deel van het maaiveld parkeren wordt verplaatst naar ondergrondse parkeergarages.

Wanneer er in hoog stedelijk gebied ingrepen plaatsvinden van deze omvang is er echter vaak ook een nadeel en dat is in dit geval dat een aantal woningen aan de Ruysdaelkade een risico ondervinden op planschade doordat het uitzicht en de bezonning mogelijk wordt belemmerd door de voor de parkeergarage benodigde entreehuisjes. Dit is geconcludeerd in de risico analyse planschade Boerenweteringgarage die toegevoegd is als bijlage bij het bestemmingsplan. Het stadsdeel doet er echter alles aan om mogelijke nadelen voor de bewoners tot een minimum te beperken. Mede naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan is het aantal entreehuizen voor voetgangers beperkt tot 2 en het oppervlak verkleind van 35m² tot 20m². De entreehuizen kunnen in plaats van tegenover alle bouwblokken alleen nog tegenover het eerste en het laatste bouwblok van de Ruysdaelkade worden gerealiseerd.

Voor wat betreft de uitgangen is het stadsdeel ook gebonden aan de eisen van de

brandweer die stelt dat er een loopafstand van maximaal 60 meter tussen de (nood)uitgangen wordt gehanteerd. In het toetsontwerp dat het stadsdeel heeft gemaakt om te bepalen of de garage past binnen de kaders van het bestemmingsplan is gebleken dat binnen het voorgestelde kader drie nooduitgangen (waarvan 2 entreehuisjes met een lift) mogelijk moet zijn. Wanneer de eerste en de laatste locatie worden verschoven richting de bruggen zijn uitgaande van de maximaal 60 meter loopafstand 5 uitgangen nodig.

Indien een bouwhoogte van maximaal 3 meter en een breedte van maximaal 3 meter toegestaan wordt, worden de technische ontwerp mogelijkheden te sterk ingeperkt. Aangezien de entreehuisjes bijvoorbeeld ook in een lift moeten voorzien behoren daartoe ook technische ruimten en daarvoor is voldoende hoogte nodig. Tevens wordt met de gekozen inkoopmethode optimaal gebruik gemaakt van de expertise van de markt. Om de geselecteerde aannemer de mogelijkheid te geven om het ontwerp ook aangaande dit punt te optimaliseren en met goede ideeën te komen is een zekere ontwerpruimte nodig. Zie ook beantwoording 10a.

Ten aanzien van de vormgeving van de entreehuisjes geldt dat het bestemmingsplan geen bepalingen kan bevatten. Welstandsnormen kunnen in beginsel niet in een bestemmingsplan worden opgenomen, omdat dit een uitvoeringsaspect van het plan betreft. Op dit uitgangspunt kan een uitzondering worden gemaakt indien de welstandseisen dienen ter bescherming van een beschermd stadsgezicht (zie bijvoorbeeld uitspraak ABRS van 1 mei 2013, nummer 201211424/1/R2 en 201211424/2/R2). Dit is in het geval niet aan de orde, zodat regeling in het bestemmingsplan niet mogelijk is. Overigens is een transparante vormgeving wel als voorwaarde in het Integraal Programma van Eisen (Investeringsbesluitdossier d.d. 19 december 2012) in de uitvraag richting de aannemer opgenomen. Uitgangspunt is dat ook de entreehuisjes een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt in overleg nader afgestemd met de welstandscommissie, stedenbouwkundig adviseurs, de bewoners van de buurt en de supervisor van het stadsdeel die de samenhang en kwaliteit van de ruimtelijke inrichting bewaakt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11k

Adressanten maken bezwaar tegen de bouw van de 3^e laag van de garage. Het is altijd de bedoeling geweest dat er een garage zou komen voor 400 auto's verdeeld over twee lagen. Nu op het laatste moment besloten is de garage uit te breiden tot 600 auto's en een derde laag heeft dit onaanvaardbare gevolgen voor de grondwaterstromen. Er ontbreekt deugdelijk onderzoek naar de gevolgen van de diepere ligging van de garage voor de grondwaterstromen.

Beantwoording 11k

In het uitgevoerde geohydrologisch onderzoek is onderzocht wat de gevolgen (kunnen) zijn van een garage met een vloerdiepte van 16 meter en diepwanden tot 26 meter diepte. De aanleg van een ondoorlatende kelderwand heeft zowel een vernattend als verdrogend effect. De hoogste grondwaterstanden kunnen tot 40 cm stijgen, waardoor wateroverlast zal toenemen. De laagste grondwaterstanden kunnen tot 15 cm dalen, waardoor mogelijk problemen ontstaan met droogvallende houten palen. Deze veranderingen zijn beduidend groter dan de locatie specifieke normen die gesteld zijn. Daarom is een ontwerp oplossing nodig waarbij het effect van de parkeerkelder op het ondiepe (freatische) grondwater wordt geneutraliseerd. In het onderzoek zijn ontwerp oplossingen betrokken, waaruit blijkt dat grondwaterproblemen voorkomen kunnen worden.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11l

Adressanten maken bezwaar tegen de verbreding van de brug met 8 meter. Een verbreding met 1-2 meter ten behoeve van de aanleg van twee vrij liggende fietspaden is volgens adressanten voldoende. Het historische karakter wordt dan niet aangetast en de breedte van de brug past dan nog bij de breedte van de 1^e Jacob van Campenstraat. Een verbreding met 8 meter houdt het gevaar in zich dat te zijner tijd nog een rijbaan wordt toegevoegd om de grote stroom kort parkerende bezoekers te accommoderen.

Beantwoording 11l

Naar verwachting nemen in de toekomst door de komst van de nieuwe metrohalte de voetgangers- en fietsersstromen over de brug toe. De verbreding heeft tot doel de fiets- én de wandelverbindingen te verbeteren, zodat een geringe verbreding om alléén fietspaden vrij liggend te maken niet doeltreffend is. Daarbij moet de brug ook goed toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten. Om de verkeersveiligheid van de verschillende gebruikers te garanderen is ook een bredere brug gewenst.

In het bestemmingsplan is geregeld dat het maximum aantal rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op de brug tussen de Hobbemakade en de Eerste Jacob van Campenstraat maximaal 1 bedraagt. Het toevoegen van een rijbaan wordt door dit bestemmingsplan dan ook niet mogelijk gemaakt.

Het veronderstelde effect op het historisch karakter wordt vooral bepaald door de verschijningsvorm van de brug, waarover in het bestemmingsplan geen uitspraken kunnen worden gedaan. Binnen de kaders van het bestemmingsplan kan een passende brug worden ontworpen.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11m

Adressanten maken bezwaar tegen hetgeen gesteld wordt in hoofdstuk 7.1. Het is onjuist te stellen dat het Investeringsbesluit van 19 december 2012 voorziet in de reservering van voldoende middelen voor de bouw van de garage.

De bouw is thans begroot op € 48 miljoen. De bijkomende kosten bedragen circa € 12 miljoen in totaal dus € 60 miljoen voor 600 parkeerplaatsen ofwel € 100.000 per parkeerplaats in de garage (en € 200.000 per extra parkeerplaats in De Pijp door de compensatieregel 1:2). Een bewoner gaat € 240 per jaar betalen voor een parkeerplaats. Maar de jaarlijkse kapitaallasten van € 48 miljoen bouwkosten en de exploitatielasten bedragen circa € 8.000 per jaar. Dit betekent 40 jaar lang een subsidie aan de autobezitter van € 7.760 per jaar per auto ofwel bijna € 5 miljoen per jaar. Die kosten zijn niet volledig gedekt. In het investeringsbesluit is geweigerd rekening te houden met het verlies aan inkomsten van € 525.000 per jaar ofwel € 12 miljoen (netto contante waarde) als gevolg van het opheffen van 300 betaalde parkeerplaatsen op straat. Daar komt nog bij dat alle vergunninghouders in voormalig stadsdeel Oud-Zuid betalen voor deze garage terwijl alleen bewoners uit De Pijp er mogen parkeren. En in de praktijk, blijkt uit onderzoek, zullen alleen bewoners uit De Pijp die in een straal van 250 meter van de garage wonen er gebruik van maken. Adressanten achten het onverantwoord om met het gespaarde geld (€ ca. 18 miljoen) dat door de vergunninghouders is opgebracht de duurste parkeergarage van Nederland te bouwen voor een hekleleine groep gebruikers.

Beantwoording 11m

Zowel het exploitatierapport van Parkeergebouwen als het rapport van de second opinion van Bureau Spark die de resultaten heeft getoetst tonen aan dat de exploitatie niet onrendabel is. Ook de investeringskosten (kapitaallasten) worden gedekt. De stelling dat er geen dekkend plan is wordt niet gedeeld. Daarbij komt het werkelijke bedrag voor de kosten van een parkeerplaats in de garage ook niet overeen met het door adressant genoemde bedrag van €100.000. Het werkelijke bedrag is lager wat mogelijk verder vermindert doordat het door de huidige economische situatie een gunstige periode is om werken uit te voeren. Zie ook beantwoording zienswijzen 2a, 12r en 6f.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11n

Voor de bezwaren met betrekking tot het hoofdstuk Inspraak en vooroverleg verwijzen adressanten naar het bezwaarschrift van adressant 2, welke zienswijze adressanten tot de hunne maken.

Beantwoording 11n

Zie beantwoording van adressant 2. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.12. Adressant 12

Zienswijze 12a

De aanduiding 'Specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 4' staat toe dat er in het water uitstekende delen komen van nooduitgangen en dat er bouwwerken, zijnde geen gebouwen van 3 meter hoog mogen komen en ventilatiekanalen. Adressant vindt dit ongewenst. Ontsiering van het water en bovendien: hierover is nooit met de betrokkenen gecommuniceerd. Ook ten tijde van de Raadsbehandeling -eind december 2012 - was dit niet bekend. Adressant stelt voor de functie 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 4' te schrappen.

Beantwoording 12a

De ruimtelijke impact van de bedoelde bouwwerken is, door de gestelde maxima, beperkt en aanvaardbaar. Overigens geldt, op grond van het bestemmingsplan De Pijp 2005, nu een maximum bouwhoogte van 4 meter voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De bouwhoogte wordt door het nieuwe bestemmingsplan dus een meter lager.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12b

Volgens adressant zijn er erg veel plaatsen (SV-PG 1 tot en met 4) waar bovengrondse delen van gebouwen en van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen komen. Dat mag nu op de gehele Ruysdaelkade tussen de Eerste Jacob van Campenstraat en de Albert Cuypstraat. Dat geeft weinig rechtszekerheid aan belanghebbenden, het kan bijna overal komen.

Uit de tot nu toe gepresenteerde schetsontwerpen en de verkeerskundige studies blijkt, dat er feitelijk maar heel weinig goede ontsluitingen voor de garage te bedenken zijn. Een ontwerp waarbij de in- en uitgangen centraal gelegen zijn verdient steeds de voorkeur.

Adressant stelt dan ook voor dat in de functieaanduiding: 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 3' alleen bovengrondse bouwdelen van in- en uitgangen mogen komen.

Beantwoording 12b

Niet elke vorm van bovengrondse bebouwing kan overal komen. Alleen nooduitgangen zijn toegestaan binnen alle vier de aanduidingen met daarbij de toelichting dat het stadsdeel hiervoor ook de richtlijnen gegeven vanuit het veiligheidsaspect (eisen van de brandweer etc.) dient te volgen. De ruimtelijke impact van de nooduitgangen is, door de gestelde maxima, beperkt en aanvaardbaar.

Entreehuisjes zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 2' en de in- en uitritten zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 3'.

Deze regeling is eenduidig en biedt daardoor rechtszekerheid. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12c

De functiebestemming 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage -2' moet worden geschrapt en wordt verklaard tot 'Verkeer-Verblijfsgebied' waarin geen bovengrondse bouwdelen mogen komen.

Adressant stelt voor om in de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage 1' toe te staan dat alleen daar bovengrondse delen van entreegebouwen en/of nooduitgangen mogen komen.

Beantwoording 12c

Adressant pleit ervoor de entreehuisjes in het verlengde van de straten te plaatsen in plaats van voor het meest noordelijke en het meest zuidelijke bouwblok. Het bestemmingsplan regelt echter juist dat de entreehuisjes niet in het verlengde van de dwarsstraten kunnen worden geplaatst, opdat het doorzicht vanuit de straten op de Boerenwetering niet wordt belemmerd. Zie beantwoording 11j. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12d

Op de verbeelding, ter hoogte van de 1^e Jacob van Campenstraat, zijn de plangrenzen, ten noorden en ten zuiden van de brug door het water heen getekend. In vergelijking met het eerdere gepresenteerde concept bestemmingsplan zijn de grenzen vergroot van 2 naar 4 meter aan beide zijden. Dit heeft eerder nooit op tekeningen gestaan, tenminste niet ten tijde van de Raadsbehandeling –een van de weinige momenten waarbij bezwaar gemaakt kon worden tegen de garageplannen– en is ook niet met belanghebbenden besproken.

Adressanten stellen voor de plangrenzen terug te brengen tot de maat van de huidige brug plus 1,50 meter. Immers in artikel 5.2.3. b staat *het maximum aantal rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op de brug tussen de Hobbemakade en de Eerste Jacob van Campenstraat bedraagt 1*. Dat is in de huidige situatie al het geval, naast een vrij liggend fietspad, een gemarkeerd fietspad en twee trottoirs. Teneinde enige speling te hebben voor fiets en voetgangersverkeer bij vervanging van de brug stelt adressant voor dat de brug met maximaal met twee meter verbreed mag worden.

Beantwoording 12d

In de openbare behandeling van het plan is inderdaad nog niet eerder een tekening gepresenteerd met daarop de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen verbreding. Echter, de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan is publiekrechtelijk het belangrijkste moment om eventuele bezwaren in te brengen tegen de garageplannen. Zie ook beantwoording 10a en 11l.

Zienswijze 12e

De huidige vloten, waarvan beloofd is dat ze terugkomen, zijn nu met een constructieve voorziening met de ondergrond verbonden. De definitie van 'vlot' in artikel 1.37 staat dat niet toe.

Beantwoording 12e

De drijvende tuinen zijn in het ontwerpbestemmingsplan geregeld in lid 5.1 onder e als 'groenvoorzieningen, waaronder vloten in de vorm van drijvende groenvoorzieningen'. Dit kan geen bouwwerk zijn.

In het bestemmingsplan 'De Pijp 2005' is vlot gedefinieerd als 'een zelfstandig drijvend element, geen vaartuig zijnde, waaronder ook begrepen een drijvende tuin'. Dit kan wel een bouwwerk zijn.

Naar aanleiding van de zienswijze wordt de definitie van vlot in overeenstemming gebracht met bestemmingsplan 'De Pijp 2005', zodat de drijvende tuinen ook bouwwerken kunnen zijn.

Zienswijze 12f

Op de planverbeelding is het gebied dat onder artikel 3 Verkeer valt, slechts de brug Albert Cuypstraat (ook wel genoemd "Diamantbrug") met oprit. Volgens artikel 3 is daar een heleboel op mogelijk a t/m o. In de praktijk kan er op die smalle strook heel weinig. Slechts de functies a, b, e, k, n en o kunnen er plaatsvinden. De andere zijn derhalve overbodig.

In artikel 3 Verkeer mogen aldaar bouwwerken, geen gebouwen zijnde, komen met een maximale bouwhoogte van 5 meter. In de hierboven genoemde smalle strook van de "Diamantbrug" lijkt dat onmogelijk. De bouwregel 3.2.2 is dan ook overbodig.

Beantwoording 12f

Naast de door adressant genoemde opsomming is het in ieder geval tevens nodig kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (i) en waterlopen en waterpartijen (j) toe te staan. Genoemde kunstwerken betreffen bouwwerken zoals dukdalven, aanvaarbescherming et cetera.

Binnen de verkeersbestemming is het in algemene zin gangbaar om gebruiksmogelijkheden als parkeervoorzieningen (c), groenvoorzieningen (f) en werken voor de beeldende kunst (m) toe te laten. Er zijn geen planologische argumenten om dat in dit specifieke geval niet te doen.

Ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden laad- en losvoorzieningen (d), nutsvoorziening (g), en ondergrondse afvalcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen (l) is naar aanleiding van zienswijze genoemd onder 1 al geconstateerd dat het opnemen van een regeling voor deze functies niet nodig is en dat deze daarom worden geschrapt.

De zienswijze geeft, samen met de zienswijze genoemd onder 1, aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan door uit lid 3.1 de gebruiksmogelijkheden laad- en losvoorzieningen (d), nutsvoorziening (g), en ondergrondse afvalcontainers met bijbehorende bovengrondse voorzieningen (l) te schrappen.

Zienswijze 12g

In artikel 4.2.2 worden nutsvoorziening met een maximum bouwhoogte van 6 meter toegelaten.

Het huidige gebouw is lager dan 3 meter. Het Stadsdeel heeft altijd beweerd dat de nieuwe nutsvoorziening gemakkelijk in een standaardcontainer (TEU) past. Een TEU is 6 meter lang, 2.44 meter breed en 2.60 meter hoog. dus precies passend in de genoemde vijftien vierkante meter. Bovendien schrijft het Stadsdeel zelf in de Nota van Beantwoording op het voorontwerp bestemmingsplan, a. dat daar waar 5 meter stond ze de tekst zullen aanpassen naar beneden, en b. dat in het Bestemmingsplan De Pijp 2005 een maximum van 4 meter is genoemd voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, hetgeen voldoende is voor de nutsvoorzieningen. Gezien de uitspraak van het Stadsdeel dat de nutsvoorziening in een standaard container past stellen adressanten voor de maximale hoogte te bepalen op 3 meter en het maximum oppervlak te laten bij 15 m². De zinsnede: *tenzij op de verbeelding anders staat aangegeven* kan vervallen.

Beantwoording 12g

Naar aanleiding van zienswijze genoemd onder 1 is al geconstateerd dat het opnemen van een regeling voor nutsvoorzieningen niet nodig is en dat deze daarom worden geschrapt.

Zienswijze 12h

In de toelichting wordt gesteld dat het zicht vanuit de zijstraten naar het water niet belemmerd mag worden. Dat heeft tot gevolg dat de alle entreegebouwen, nooduitgangen en in- en uitritten voor de panden op de Ruysdaelkade gesitueerd worden en aldaar het uitzicht gaan belemmeren. Deze belemmeringen zijn soms aanzienlijk zeggen ook de opstellers van het bestemmingsplan. Dit weegt niet op tegen het zicht vanuit de zijstraten op het water. Bovendien mag dat zicht volgens de regels wel belemmerd worden door een nooduitgang die 1 meter boven de kruin van de weg uitsteekt.

Adressanten stellen voor om alle entreegebouwen en nooduitgangen te plaatsen ter hoogte van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeergarage – 1'.(sv-pg-1) en deze elders bovengrondse bouwdelen te verbieden.

Beantwoording 12h

Zie beantwoording 12c. Een nooduitgang die 1 meter boven de kruin van de weg uitsteekt vormt door de geringe hoogte geen belemmering voor het doorzicht vanuit de dwarsstraten. Zie ook beantwoording 11j.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12i

Volgens adressanten volstaat 3 meter als maximum bouwhoogte voor bovengrondse (entree)gebouwen. Voorts dient er een bepaling te worden opgenomen die de

hoogte van ventilatiesystemen en ventilatiekanalen beperkt. Het lijkt dat het Stadsdeel een ventilatiekanaal doet voorkomen of dit valt in de categorie “straatmeubilair” en derhalve “vergunningsvrij” is. Dit is ongewenst.

Beantwoording 12i

Indien een bouwhoogte van maximaal 3 meter wordt opgenomen, worden de technische ontwerp mogelijkheden te sterk ingeperkt. Aangezien de entreehuisjes ook in een lift moeten voorzien behoren daartoe ook technische ruimten en daarvoor is voldoende hoogte nodig.

De ventilatievoorzieningen vallen niet onder de categorie straatmeubilair en zijn niet vergunningvrij. De hoogte van de ventilatievoorzieningen is binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeergarage-2' beperkt tot 4 meter, aangezien zij blijkens de formulering in sublid 4.2.2 onder 3 onderdeel uitmaken van de entreehuisjes waarvoor deze maximale hoogte is geregeld.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12j

4.2.3.

b. maximumbouwhoogte van portalen 3,5 meter

Adressanten vinden een maximum bouwhoogte van 3,5 meter voor portalen te hoog. Het portaal hoeft slechts personenauto's toe te laten, lichtbakken o.i.d. erboven achten adressanten ongewenst. 2,5 meter volstaat.

Beantwoording 12j

De regeling voor portalen is bedoeld om een doorrijhoogtebeveiliging aan te kunnen brengen. Daarvoor is een maat van 3,5 meter nodig. Naar aanleiding van de zienswijze wordt het bestemmingsplan aangepast door het woord 'portalen' te vervangen door 'doorrijhoogtebeveiliging'.

Zienswijze 12k

Deze bestemmingsomschrijving in artikel 5.1 c en d (gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen als nooduitgangen en ventilatievoorzieningen) is nieuw. Deze is niet eerder op tekeningen verschenen. Hierover is niet gecommuniceerd met direct betrokkenen. In dat wat nu water is zouden straks nooduitgangen mogen verschijnen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde van 3 meter hoog. Adressanten vinden dit ongewenst, het ontsiert het water.

Beantwoording 12k

Zie beantwoording 12a. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12l

In artikel 10 Algemene afwijkingsregels worden te ruime afwijkingen mogelijk gemaakt. Alles wordt ongeveer verdubbeld en dat geeft weinig rechtszekerheid. De

maten voor een nutsvoorziening zijn afdoende geregeld in artikel 4. Daarbuiten is er geen plaats voor of het is geregeld in het bestemmingsplan 'De Pijp 2005'.

Beantwoording 12l

Dat alles wordt verdubbeld, is niet juist. Een grotere maatvoering dan reeds bij recht toegestaan is kan door de gekozen regeling alleen na afwijking toegepast worden en daaraan is een volledige belangenafweging gekoppeld. De afwijkingsbevoegdheid is daarom geenszins als recht op te vatten. Dit betreft een standaardbepaling in zowel Stadsdeel Zuid als in andere Stadsdelen en gemeenten.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12m

De in artikel 10 onder a onder 2 geregelde vrijstaande muren en ventilatievoorzieningen zijn geen kleinigheden. Deze horen niet thuis onder de afwijkingsregels. Dat geeft onvoldoende rechtszekerheid. De omvang en hoogte van deze zaken dienen vooraf goed geregeld te worden en mogen niet overgelaten worden aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel.

Beantwoording 12m

Dit betreft een standaardbepaling in zowel Stadsdeel Zuid als in andere Stadsdelen en gemeenten. Aan toepassing van de afwijking is een volledige belangenafweging gekoppeld. De afwijkingsbevoegdheid is daarom geenszins als recht op te vatten. Niettemin merkt de adressant terecht op dat een maatvoering van de afwijkingsbevoegdheid ontbreekt. De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, door objectieve grenzen aan de afwijkingsbevoegdheid te verbinden.

Zienswijze 12n

De in artikel 10 onder a onder 3 geregelde 'geringe afwijkingen' met een maat van 2 meter achten adressanten niet gering. Bovendien is het terrein volledig bekend, zodat er geen reden is de afwijkingsmogelijkheid op te nemen.

Beantwoording 12n

Dit betreft een standaardbepaling in zowel Stadsdeel Zuid als in andere Stadsdelen en gemeenten. Deze bepaling volgt uit de gelijklopende regeling die van oudsher in de Bouwverordening staat. Gezien de geringe omvang van het voorliggende bestemmingsplan en de nauwkeurigheidsgraad waarmee de garage wordt ingepast in zijn omgeving wordt de zienswijze gevolgd en de desbetreffende bepaling geschrapt.

Zienswijze 12o

Ook de overschrijding van de bouw- en bestemmingsgrenzen met 2 meter (artikel 10 onder a onder 4) is in dit geval overbodig onnodig en veel te ruim. 0,3 meter is wellicht te billijken.

Beantwoording 12o

Dit betreft een standaardbepaling in zowel Stadsdeel Zuid als in andere Stadsdelen en gemeenten. Een overschrijding van 2 meter voor een luifel (en vergelijkbare bouwwerken) is geen bijzonder grote maat. Aan toepassing van de afwijking is een volledige belangenafweging gekoppeld. De afwijkingsbevoegdheid is daarom geenszins als recht op te vatten.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12p

In de voorlaatste alinea van de tekst in Hoofdstuk 6 van de plantoelichting wordt ten aanzien van 'Artikel 4, Verkeer' wordt aangegeven de positie van de hellingbanen geen significant effect heeft op het bovengrondse woon- en leefmilieu. Adressant is van mening dat een muur van 1,50 meter hoog op geringe afstand van de woningen en een voortdurend aan en afrijden van gemotoriseerd verkeer voor je deur een significant effect is.

Beantwoording 12p

In de plantoelichting waar het citaat uit komt wordt aangegeven dat de positie van de hellingbanen geen significant effect heeft op het bovengrondse woon- en leefmilieu. Daarmee is bedoeld op het ondergrondse deel van de hellingbanen. Deze zullen afgedekt zijn door een dak of een dergelijke constructie. Zie ook beantwoording 10a.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12q

Allereerst is adressant tegen ontsiering van het water door bouwwerken, dat moet verboden worden. Vervolgens stelt adressant vast dat het ontwerpplan wel heel veel uitwerkingen naar later verplaatst, naar de vergunningverleningen. Het ontwerp en bouwwijze van de garage worden nu geheel overgelaten aan een bouwer. Volgens adressant stelt het Stadsdeel onvoldoende regels op om te zorgen dat dit zorgvuldig en verantwoord zal gebeuren. Alle risico's voor de bouw worden bij de aannemer gelegd, maar daarin hebben adressanten weinig vertrouwen. Adressanten vinden dat burgers beter beschermd mogen worden door de overheid.

Beantwoording 12q

In het bestemmingsplan worden de ruimtelijke randvoorwaarden voor de nadere uitwerking in een bouwplan vastgelegd. Binnen deze randvoorwaarden zijn de denkbare uitwerkingen ruimtelijk aanvaardbaar. Niet-ruimtelijke aspecten, zoals vormgeving of uitvoeringsaspecten, kunnen in een bestemmingsplan niet worden geregeld de gevraagde bescherming (voor zover de overheid daarvoor verantwoordelijk is) kan dan ook niet in het bestemmingsplan worden geboden, maar langs andere wegen. Zo wordt van de aannemer geëist dat hij verzekerd is tegen bouwschade, biedt welstand het kader voor de vormgeving en toetst Waternet

in het kader van de watervergunning aan de waterhuishoudkundige randvoorwaarden en eisen. Zie ook beantwoording 2e.
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12r

In Hoofdstuk 7 staat dat bij besluit van 28 maart 2012 de stadsdeelraad heeft voorzien in een reservering van middelen voor de bouw van de garage en dat de ontwikkeling daarom financieel uitvoerbaar is. De financiële onderbouwing van de plannen voor de parkeergarage zijn echter geheim, waardoor het voor burgers onmogelijk is deze uitspraak te toetsen. Adressanten zijn van mening dat de bouwkosten en de exploitatiekosten enorm zijn, dat de bewoners van het voormalige stadsdeel Zuid tot in lengte van jaren heel veel meer voor hun parkeervergunningen moeten betalen en dat bovendien alle burgers en ondernemers van het Stadsdeel straks de tekorten met elkaar zullen moeten ophoesten, in de vorm van lastenverzwaring of van verminderde dienstverlening.

Beantwoording 12r

Bij besluit van 19 december 2012 heeft de Deelraad met het nemen van het Investeringsbesluit voorzien in de reservering van de middelen. Voor de bouw van de garage sluit Stadsdeel Zuid een krediet af, conform de nota 'Investerings en afschrijvingsbeleid'. De geraamde jaarlijkse kosten voor rente en afschrijving liggen onder het bedrag dat vergunninghouders nu jaarlijks afdragen voor de realisatie van in pandige parkeervoorzieningen. Het geld is en wordt gespaard sinds 2008 via een eerdere ophoging van de vergunningtarieven. Via raadsbesluit gestoeld op vigerend beleid is vastgelegd dat dit geld gebruikt moet worden voor het verbeteren van de parkeersituatie. Dit heeft plaatsgevonden in het kader van de vaststelling van de Parkeernota Oud Zuid van 2007 en de Nota Parkeren 2011, waarover inspraak heeft plaatsgevonden. Deze afweging heeft dus al plaatsgevonden. De gelden zijn dus geoormerkt en het stadsdeel wil met het genomen Investeringsbesluit haar belofte aan de vergunninghouders nakomen.

De kosten zijn inderdaad hoog, daar ontkomen we niet aan bij ondergronds bouwen in dichtbevolkt stedelijk gebied. De kosten zijn echter niet onverantwoord of buiten proportioneel hoog. Dit is onderzocht door kennis uit te wisselen met vergelijkbare projecten.

Op grond van artikel 10, lid 2 onder b van de Wob is besloten de financiële paragraaf van de plannen voor de parkeergarage ten tijde van het Investeringsbesluit d.d. 19 december 2012 als geheim te behandelen omdat openbaarheid niet opweegt tegen de economische en financiële belangen van het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid. Het stadsdeel was voornemens na het besluit te starten met het aanbestedingstraject waarin een aannemer wordt geselecteerd voor het ontwerp en de bouw van de garage. Op grond van het feit dat openbaarheid van deze informatie de marktpositie van het stadsdeel kan schaden heeft het Dagelijks Bestuur daarom besloten deze informatie als geheim te behandelen. Bij

het Investeringsbesluit is wel het plafondbedrag van 47,4 miljoen euro openbaar gemaakt. Voor de realisatie van de parkeergarage wordt via het Amsterdamse Aanbestedingsreglement een aannemer geselecteerd met de Prestatie Inkoopmethode in combinatie met een Design, Construct en Mantain-contract. De bouwpartij krijgt daarbij ontwerp vrijheden, maar ook financiële verantwoordelijkheden. Bij het Investeringsluit is besloten dat de aannemer de garage binnen het kader van het plafondbedrag dient te realiseren. Uit ervaringen met de Prestatie Inkoopmethode is gebleken dat de kans op budget overschrijdingen marginaal is. Na afronding van het aanbestedingstraject is het stadsdeel voornemens de gegevens alsnog openbaar te maken.

Door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is verder in het kader van het Investeringsbesluit het rapport Exploitatieanalyse Parkeergarage Boerenwetering Amsterdam opgesteld. In hoofdstuk 5 van dit rapport, Exploitatieanalyse, is een uitgebreide beschouwing gegeven rond de verwachte opbrengsten en exploitatielasten uitgaande van verscheidene scenario's bij een parkeergarage met 600 parkeerplekken. De uitkomsten van deze analyse geven aan dat de opbrengsten zodanig zijn dat de garage zonder verlies te exploiteren is, daarbij blijven de kapitaallasten voor de ontwikkeling en realisatie van de parkeergarage echter buiten beschouwing. Op verzoek van de stadsdeelraad zijn door 3 externe bureaus diverse second opinions uitgevoerd, waarbij ook de exploitatiemogelijkheden zijn bekeken. De second opinion van Spark komt voor de parkeergarage van 600 plekken tot dezelfde conclusie als het rapport van dIVV.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12s

In Hoofdstuk 8 wordt vermeld dat er diverse voorlichtingsbijeenkomsten zijn geweest. Er is volgens adressanten echter nooit een inspraakbijeenkomst geweest. Feitelijk mocht er alleen gesproken worden over “de kleuren en de vorm” van toegangshuisjes, maar nooit over de vraag of dit wel een goed plan was.

Beantwoording 12s

Betrokkenheid van de bewoners van de Oude Pijp (c.q. Noord-Pijp) en daarbuiten wordt door het stadsdeel zeer van belang geacht. De wensen van de bewoners en ondernemers in de buurt zijn daarom ook in een eerder stadium onderzocht en betrokken bij het voorstel voor het Projectbesluit en het Investeringsbesluit. Het stadsdeel probeert daarvoor zo veel mogelijk mensen te bereiken via huis-aan-huis brieven, mailings, artikelen in de stadsdeelkrant en de aparte projectwebsite. Tevens zijn er in de diverse stadia van het project informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en ondernemers. De wensen en reacties die tijdens bijeenkomsten naar voren kwamen zijn waar mogelijk verwerkt in de planvorming.

Voorts heeft het dagelijks bestuur het voorontwerp bestemmingsplan en het IPvE

dat ten grondslag ligt aan het Investeringsbesluit van 14 juni tot en met 26 juli 2012 vrijgegeven voor inspraak en is tevens een bewonersavond georganiseerd waar belanghebbenden hun reactie konden indienen op een reactieformulier. De binnengekomen inspraakreacties, waaronder die van de adressant, zijn gebundeld en behandeld in de NvB voorontwerp bestemmingsplan en IPvE. De reacties hebben aanleiding gegeven tot aanpassingen van het voorontwerp bestemmingsplan en IPvE en de nota van beantwoording is opgenomen in het Investeringsbesluitdossier dat ten grondslag ligt aan het Investeringsbesluit en ter behandeling is aangeboden aan de deelraad. Op basis van de hierboven genoemde zorgvuldige voorbereiding heeft de deelraad op 19 december 2012 het Investeringsbesluit genomen. In het kader van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan heeft het stadsdeel op 6 februari 2013 een bewonersavond georganiseerd.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12t

Er is geen wetenschappelijk bewezen draagvlak. Te pas en te onpas stelt het stadsdeel dat ze wetenschappelijk hebben laten vast stellen dat de Boerenweteringgarage een groot draagvlak heeft onder haar bewoners.

Er is een draagvlak onderzoek geweest: De onderzoekers stellen zelf vast, *“Omdat de gegevens van de werkelijke, actuele samenstelling van de onderzoekspopulatie onbekend en niet te achterhalen zijn, kon de representativiteit van het onderzoek niet worden bepaald.”*

Een respons van 9,2% bij een enquête is te laag om betrouwbare uitspraken te doen, in de zin van “de bewoners van de Noord-Pijp zijn mening dat...” In alle vakliteratuur over dit soort onderzoek staat dat minimaal een respons 15-20% nodig is om iets verantwoord te kunnen zeggen over uitkomsten van een dergelijk onderzoek. Deze enquête leert ons slechts wat deze 1425 personen vinden van het parkeren in de Noord-Pijp. Daarvan zijn 1107 personen het eens met de stelling: “Ik vind een parkeergarage een geschikte oplossing voor het oplossen van het parkeerprobleem”. Waarvan acte, daarmee wordt geen mening gegeven over de bouw van een garage in de Boerenwetering. Het stadsdeel kan dan ook niet zeggen dat aangetoond is dat het merendeel van de 15.500 bewoners in de Noord-Pijp voor de bouw van een parkeergarage in de Boerenwetering is. Daarvoor was de respons te laag, de groep te willekeurig en bovenal de vraagstelling te tendentueus.

StopPlanZuid heeft meer dan 1600 handtekeningen opgehaald tegen de bouw van de parkeergarage in de Boerenwetering. Dat zijn duidelijke meningen en is bijna 50% meer dan de 1107 algemene uitspraken die het Stadsdeel heeft verzameld.

Beantwoording 12t

Het stadsdeel heeft niet de stelling betrokken dat het draagvlakonderzoek een wetenschappelijk onderzoek is. Het onderzoek is niettemin objectief uitgevoerd

omdat het is verricht door een bureau dat aangesloten is bij de MOA: de Markt Onderzoek Associatie. Dit houdt in dat zij zich aan alle gestelde gedragscodes en richtlijnen met betrekking tot marktonderzoek en statistiek, die door alle direct betrokken brancheorganisaties zijn opgesteld, hebben gehouden. Dit is een kwaliteitskeurmerk wat de objectiviteit waarborgt. In hoofdstuk 2 van het draagvlakonderzoek is uitgebreid ingegaan op de representativiteit en betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten, waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

Verder over de representativiteit: Omdat we niet hebben kunnen toetsen op representativiteit (bijvoorbeeld op achtergrondkenmerken zoals leeftijd, geslacht, opleiding, woonlocatie, etc) blijft de beoordeling van de representativiteit lastig. Om dit te ondervangen heeft het stadsdeel met het onderzoek er echter alles aan gedaan om in de methode van dataverzameling het uiterste te doen om alle lagen van de bevolking en zowel voor- als tegenstanders te bereiken. De gehele populatie is uitgenodigd om deel te nemen, waarbij om de bewoners en ondernemers op de uitnodiging te attenderen diverse middelen (via aankondiging in de stadsdeelkrant etc.) zijn ingezet om zoveel mogelijk burgers te bereiken. Daarnaast is aan iedereen een schriftelijke vragenlijst toegestuurd. Er is nadrukkelijk niet voor een online of telefonisch onderzoek gekozen, omdat we niet al die gegevens van iedereen hadden. Het stadsdeel heeft er dus alles aan gedaan om iedereen in de gelegenheid te stellen om te reageren en er zijn verschillende methoden gebruikt om zowel voor- als tegenstanders te bereiken.

Wat betreft de aantallen: een zeer groot aantal respondenten heeft deelgenomen, wat zeker een nauwkeurig beeld geeft van wat er leeft onder de respondenten. Wanneer uitgegaan wordt van een representatieve steekproef kan met dit aantal een behoorlijk nauwkeurige schatting van gemiddelden e.d. gedaan worden. Aan het aantal respondenten ligt het dus niet.

Het percentage waarover gesproken wordt (15 tot 20%) kan nadrukkelijk niet als vuistregel worden gehanteerd, zoals wordt gepretendeerd. Men moet namelijk juist kijken naar de omvang van de populatie. Als die populatie klein is (bijvoorbeeld 100 bewoners) dan is zelfs een veel groter percentage nodig dan 15 tot 20%. In dat geval is er wel meer dan 50% nodig om enigszins betrouwbare uitspraken te kunnen doen. In dit geval is het aantal respondenten zo groot dat gesteld kan worden dat dit een behoorlijk nauwkeurige schatting is van wat de meningen zijn omtrent de thema's.

De 1600 handtekeningen (betreffende de petitie waarover adressant spreekt) is op 11 december aangeboden aan de commissie Leefomgeving. De inhoud van de petitie is door de indieners toegelicht tijdens de commissievergadering, waardoor alle politieke partijen ter plaatse kennis hebben kunnen nemen van de argumentatie en deze hebben kunnen meewegen in hun standpuntbepaling inzake het

Investeringsbesluit. De reden waarom niet aan de wensen zoals weergegeven op de petitie is tegemoet gekomen, is toegelicht door het stadsdeel met de schriftelijke beantwoording van de argumenten die genoemd zijn in de petitie tegen de parkeergarage (Beantwoordingsbrief petitie - DB besluit d.d. 22 januari 2013).

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12u

In de bijlagen bij de toelichting staan tal rapporten. De hoofdconclusie van de rapporten is dat de garage gebouwd kan worden mits er voldoende maatregelen genomen worden en er zorgvuldig gewerkt wordt. In bijvoorbeeld het Indicatief (water)bodemonderzoek Boerenwetering Amsterdam rapport staat dat er grote risico's zijn bij het bouwen, maar dat het een en ander pas goed beoordeeld kan worden als het ontwerp en de bouwwijze bekend zijn. Adressanten vinden dat dit in eerder stadium, nu bij de ter visie legging van het plan, geregeld moet zijn. Het ontwerp en bouwwijze zijn essentieel, dat mag niet overgelaten worden aan een aannemer. Adressanten willen niet dat straks financiële overwegingen een grotere rol gaan spelen dan degelijkheid.

Beantwoording 12u

Uitvoeringsaspecten kunnen in een bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen, via andere wetten en regels worden risico's beperkt. Het genoemde voorbeeld ten aanzien van de bodemkwaliteit is via de Wet bodembescherming geregeld. Die biedt de kaders waarbinnen de waterbodemsanering op veilige en verantwoorde manier kan plaatsvinden. Zie ook beantwoording 2a en 10a. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12v

Adressanten maken bezwaar tegen de haastig tot stand gekomen laatste rapporten over de luchtkwaliteit, en over de geluidshinder. Eerdere onderzoeken waren gemaakt voor een *bewonersgarage* van 400 auto's. Snel extrapoleren naar een *openbare* parkeergarage voor 600 auto's op basis van dezelfde gegevens is uiterst twijfelachtig.

Beantwoording 12v

Zie beantwoording 11h. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12w

Het doel van de parkeergarage is *'het vergoten van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen met als doel de parkeerdruk in de (Noord)Pijp niet hoger te laten zijn dan 95%'* zo staat het in de stukken. Inmiddels is gebleken, tijdens de raadsvergadering over het Investeringsbesluit, dat het Stadsdeel in feite een openbare parkeergarage wil bouwen. Dat is in strijd met het stedelijk beleid waaraan

ook het stadsdeel zich heeft verbonden. Op deze manier gaat het Stadsdeel bovendien oneerlijke concurrentie aan met het particulier initiatief (Heinekengarage en Museumpleingarage), het stadsdeel wil immers het geïnvesteerde geld niet terughalen bij de gebruikers van de garage. In de tariefstelling wil men die concurrentieslag aan gaan om zodoende tenminste de dure exploitatiekosten zo mogelijk terug te verdienen.

Beantwoording 12w

Uit de plantoelichting blijkt dat de bouw van de garage tot doel heeft maaiveldparkeren te verplaatsen naar een ondergrondse voorziening en bestaande tekorten aan parkeerruimte (wachtlísten voor parkeervergunningen) op te lossen. De extra parkeerplaatsen in de Boerenweteringgarage dienen als uitbreiding van het parkeerareaal op het openbare maaiveld, waarbij in de garage dezelfde tarieven gehanteerd worden als bij het parkeren op het maaiveld in de Frans Halsbuurt. Dit geldt zowel voor de vergunninghouders als de bezoekers in de garage. Dit is niet in strijd met het centraal stedelijke beleid. Het beter benutten van parkeergarages door dubbelgebruik sluit aan bij het ParkeerPlan. Op deze manier wordt voorkomen dat de garage gedurende een gedeelte van de dag (als bewoners naar hun werk zijn) grotendeels leeg komt te staan.

DRO heeft namens het college van Burgemeester en wethouders (stedelijk beleid) in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro het bestemmingsplan getoetst aan de geldende structuurvisie, aanvullingen daarop en overige relevante beleidskaders. De reactie van het college van B en W luidt dat het ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2025 (vastgesteld op 13 juni 2013). Het college heeft in het ParkeerPlan aangegeven dat zij van mening is dat de Boerenweteringgarage een bijdrage kan leveren aan haar doelstellingen en is bereid deze plannen mede te financieren. Zie ook beantwoording 12r.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12x

Adressanten merken op dat verder gesteld kan worden dat deze parkeergarage hier in de Boerenwetering overbodig is, omdat de parkeerdruk in de gehele (Noord)Pijp niet groter is dan 95% en zodoende het doel voorbij schiet. Het Stadsdeel manipuleert in haar teksten steeds met cijfers en gebruikt steeds andere omschrijvingen van gebieden en hanteert diverse rekenmethodes. Er is sprake van een tunnelvisie: de parkeergarage moet en zal er komen.

Beantwoording 12x

In de Nota Parkeren is als beleidsdoel geformuleerd om binnen de Ring A10 een parkeerdruk te bereiken die niet hoger is dan 95%. In de Nota is aangegeven dat de parkeerdruk in de Oude Pijp 's nachts boven de 95% lag. Het nadien beschikbaar gekomen onderzoeksrapport Meting parkeerdruk en capaciteit Stadsdeel Zuid van

juni 2011 bevestigt de hoge parkeerdruk in 4 van de 5 buurten van de Oude Pijp (zie pagina 24 van het rapport): In de Frans Halsbuurt (buurt 3) is geconstateerd dat 's avonds de netto algemene parkeerdruk 97% is en de bruto algemene parkeerdruk zelfs 99%. Buurt 4 aan de Boerenwetering kent ook 's avonds een zeer hoge netto en bruto algemene parkeerdruk: 94% resp. 96%. Daarbij is het doel van de garage het verlagen van de parkeerdruk, maar ook de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte via de compensatieafpraak 1:2. Voor iedere 2 plaatsen in de parkeergarage wordt 1 plaats op het maaiveld opgeheven: de vrijkomende ruimte wordt benut voor andere functies. Vanwege diverse ontwikkelingen in de omgeving, waaronder een toenemende voetgangersstroom door de komst van de Noord/Zuidlijn en opening van musea etc., is de verwachting dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen is extra ruimte op het maaiveld hard nodig. Zie ook beantwoording 11b. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12y

Adressanten willen nogmaals benadrukken dat zij niet per definitie tegen de bouw van parkeergarages zijn. Adressanten zijn echter van mening dat het in de Boerenwetering onverantwoord is, te risicovol en bovenal te duur. Voor hetzelfde geld kan elders, langs de randen van het Stadsdeel, bijna drie keer zoveel parkeercapaciteit worden gerealiseerd, waar heel veel meer bewoners van het Stadsdeel van zullen profiteren.

Beantwoording 12y

Zie beantwoordingen 3b en 12r. Langs de randen van het stadsdeel is er bovendien ook maar beperkt plaats voor het realiseren van nieuwe parkeerterreinen. Daar zijn andere doelen ten gunste van de leefbaarheid, zoals bijvoorbeeld het behoud van parken.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan:

1. Artikel 1.37 wordt gewijzigd en komt te luiden 'Een zelfstandig drijvend element, geen vaartuig zijnde, waaronder ook begrepen een drijvende tuin'.

C. Reacties DRO, KPN en Waternet

1.13. Adressant 13 - DRO

Dienst Ruimtelijke ordening van de gemeente Amsterdam, namens het college van Burgemeester en wethouders

Reactie 13a

DRO heeft in het kader van bestuurlijk vooroverleg ex. Artikel 3.1.1 Bro schriftelijk gereageerd naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan op 28 januari 2013 en naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan op 5 maart 2013.

In de reacties constateert DRO, dat het voorontwerp evenals het ontwerp bestemmingsplan passend zijn binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie en (concept)uitwerking Mobiliteitsaanpak en Parkeerplan Amsterdam.

In de reactie van 5 maart 2013 heeft zij heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het plan onder voorbehoud van het maken van nadere, bindende afspraken in het Bestuursakkoord, wat ook eerder aangegeven was in de reactie van 28 januari 2013. Dit bestuursakkoord tussen de centrale stad en de stadsdelen is ter uitvoering van het Parkeerplan. In de Mobiliteitsaanpak worden de hoofdlijnen van het Parkeerplan opgenomen. Het voorbehoud betreft de nader te maken afspraken in een Bestuursakkoord ter uitvoering van het Parkeerplan waarbij de geformuleerde doelstellingen uit het parkeerplan leidend zijn. Geconstateerd wordt echter dat deze reactie van het college en de genoemde voorwaarden in het ontwerpbestemmingsplan niet vermeld zijn. Verzocht wordt het Bestuursakkoord en de implicaties daarvan voor het plangebied in het bestemmingsplan te verwerken.

Verder constateert DRO dat in de toelichting van het bestemmingsplan vermeld is dat de bouw van de parkeergarage in overeenstemming is met het door het college van B en W vastgestelde Parkeerplan. Verzocht wordt daarbij te vermelden dat de Mobiliteitsaanpak nog door de gemeenteraad moet worden vastgesteld.

Beantwoording 13a

De reactie van het college werd na afronding van het ontwerp bestemmingsplan dat ter visie is gelegd ingezonden, zodat de reactie niet tijdig in het ontwerp bestemmingsplan kon worden betrokken. De plantoelichting is hierop nu aangepast, waarbij aan het verzoek is tegemoet gekomen.

Vaststelling van het bestemmingsplan vindt plaats na vaststelling van de Mobiliteitsaanpak door de gemeenteraad, dat na de ter visielegging van het ontwerp bestemmingsplan op 13 juni 2013 heeft plaatsgevonden. Het bestemmingsplan wordt naar verwachting in september 2013 ter vaststelling aangeboden aan de

deelraad. De onderhandelingen betreffende de nader te maken afspraken in een bestuursakkoord vinden waarschijnlijk plaats kort voor of kort na vaststelling van het bestemmingsplan. De uitkomsten van de onderhandelingen kunnen daarom niet inhoudelijk opgenomen worden in het bestemmingsplan. De plantoelichting is overeenkomstig het verzoek gedeeltelijk aangepast.

1.14. Adressant 14 - KPN

Reactie 14

KPN geeft aan ernstig bezwaar te hebben tegen het bestemmingsplan omdat er zowel in de gracht als door de brug veel kabels lopen.

Beantwoording 14

KPN (dhr. M. Schroots) heeft op 7 mei een gesprek gehad met de technisch manager en omgevingsmanager van het project. In dit gesprek heeft KPN toegelicht welke kabels aanwezig zijn en welke functie de telefooncentrale aan de Hobbemakade heeft. De centrale is gevoelig voor trillingen tijdens de bouw. De bouwplannen en planning voor de parkeergarage Boerenwetering zijn toegelicht (voor zo ver nu bekend), evenals de wijze van aanbesteden.

Er is geen ernstig bezwaar meer, maar vooral de behoefte om betrokken te worden bij de verdere uitwerking van het plan, zodat de kabels goed ingepast worden en de centrale tijdens de bouw kan blijven functioneren.

KPN zal aan het stadsdeel nog bekend maken welke eisen er gesteld worden aan trillingen tijdens de bouw, welke leidingen behouden dienen te blijven (en dus verlegd) en welke tracédelen eventueel kunnen vervallen. Ook wordt gekeken naar eventuele bundeling van tracés. En de mogelijkheden voor een nieuw tracé aansluitend bij de bouwplannen van de gemeente, waaronder de optie van een tracé door de garage

Nadat bekend is welke aannemer met de ontwerpfase mag starten, wordt opnieuw contact gelegd met KPN om de inpassing van het tracé binnen het werk nader uit te gaan werken, zowel tijdens de bouw als in de nieuwe situatie.

1.15. Adressant 15 - AGV/Waternet

Reactie 15a

Waternet stelt voor de in paragraaf 4.5 van de plantoelichting genoemde details ten aanzien van de marge tussen vaste waterbodem en de bovenkant van de constructie te schrappen. De afspraken staan in de waterparagraaf al correct vermeld.

Beantwoording 15a

De plantoelichting is hierop aangepast.

Reactie 15b

Opgemerkt wordt dat de parkeergarage ook zonder speciale toestemming van het bestuur van AGV onder voorwaarden vergunbaar is zodra de nu in voorbereiding zijnde aangepaste Beleidsregels Keurvergunning zijn vastgesteld.

Beantwoording 15b

Van de opmerking wordt kennisgenomen en zowel de plantoelichting als de waterparagraaf is hierop aangepast.

Reactie 15c

Verzocht wordt in paragraaf 5.3 niet te volstaan met een verwijzing naar de bijlage, waarin de waterparagraaf is opgenomen, maar om de belangrijkste aspecten van de ontwikkeling in relatie tot het watersysteem in de toelichting zelf op te nemen.

Beantwoording 15c

De waterparagraaf is een zeer uitvoerig document en door deze als bijlage aan de plantoelichting toe te voegen worden alle relevante aspecten belicht. Het is niet zinvol de inhoud van de bijlage ook nog, al is het op hoofdlijnen, in de plantoelichting te herhalen.

Reactie 15d

Verzocht wordt de samenvatting van de Waterparagraaf, onder het kopje waterkeringen aan te passen overeenkomstig de brief 12.116345 van Waternet, waarin staat dat het vergunnen van bouwen in de kernzone de voorkeur heeft boven het verleggen van de kering.

Beantwoording 15d

De waterparagraaf is hierop aangepast.

Nota van wijzigingen bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013

Van 28 januari tot en met 11 maart 2013 heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2012' (inmiddels genaamd 'Boerenweteringgarage 2013', welke naam in de navolgende tekst toegepast zal worden) voor zienswijzen ter visie gelegen. In deze periode zijn 15 zienswijzen, waaronder 2 formele reacties van de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam (namens het college van Burgemeester en wethouders) en van KPN ontvangen, alsook één informele reactie van AGV/Waternet ingediend. Een aantal zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013'. In de bijlage 'Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013' zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van beantwoording.

Naast wijzigingen die zijn aangebracht naar aanleiding van zienswijzen zijn ook ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. In deze nota van wijzigingen is aangegeven om welke punten het in de Regels, Verbeelding en Toelichting gaat. Deze wijzigingen worden hierna beschreven. In deze beschrijving worden de artikel en pagina verwijzingen gebruikt zoals deze in het vast te stellen bestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013' van toepassing zijn. De verwijzingen zijn dus niet van toepassing op het ontwerpbestemmingsplan 'Boerenweteringgarage 2013'.

Regels:

Naar aanleiding van zienswijzen

Achter de wijziging wordt het nummer van de zienswijze genoemd, zoals toegepast in de Nota van beantwoording zienswijzen.

1. Artikel 1.37 wordt gewijzigd en komt te luiden 'Een zelfstandig drijvend element, geen vaartuig zijnde, waaronder ook begrepen een drijvende tuin' (zienswijze 12e);
2. In artikel 3.1 en 4.1 worden laad- en losvoorzieningen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen, ondergrondse afvalcontainers, werken voor beeldende kunst, openbare toiletvoorzieningen en ondergrondse infrastructuur geschrapt onder vernummering van de resterende subleden (zienswijze 1b);
3. In de artikelen 3.1 en 4.1 zijn de subleden met de tekst "waterlopen en waterpartijen" aangevuld tot de tekst "waterberging, waterhuishouding, waterlopen, waterwegen en waterpartijen ter plaatse van bruggen" (zienswijze 1b).
4. In samenhang met het onder 1 gestelde worden in de subleden 4.2.1 en 4.2.2 bouwregels ten aanzien van nutsvoorzieningen en openbare toiletvoorzieningen geschrapt onder vernummering van de resterende subleden (zienswijze 1b);
5. In artikel 5.1 wordt sublid c geschrapt onder vernummering van de navolgende subleden (zienswijze 1e);
6. Sublid 4.2.2 onder b en 5.2.2 onder a wordt aangevuld door toe te voegen dat de maximale bouwvloerdiepte 16 meter onder NAP bedraagt. Voorts worden nieuwe leden 4.3 en 5.3 geïntroduceerd, waarmee het mogelijk wordt een grotere diepte van de kelder (2 meter extra) te realiseren, onder voorwaarde dat aangetoond is dat grondwaterinvloeden ten gevolge van de extra diepte van de kelder geen onaanvaardbare consequenties hebben voor omliggende bebouwing (zienswijze 1f);
7. Artikel 6.1 wordt onderverdeeld in drie subleden, waarbij sublid a wordt gevormd door de bestaande tekst van 6.1, in sublid b wordt geregeld dat de bestemming 'Waarde-Archeologie' primair is ten opzichte van de overige aan deze gronde toegekende bestemming en in sublid c dat daar waar dubbelbestemmingen samenvallen de dubbelbestemming 'Waarde-Waterkering' primair is (zienswijze 1j);
8. In sublid 4.2.3 onder b wordt het woord 'portalen' vervangen door 'doorrijhoogtebeveiliging' (zienswijze 12j);
9. Artikel 10 onder a onder 1 wordt aangevuld door aan de afwijkingsbevoegdheid de bouw van openbare toiletvoorzieningen toe te voegen (zienswijze 1b);
10. Artikel 10 onder a onder 2 wordt aangevuld door aan de afwijkingsbevoegdheid een maximum bouwhoogte van 6 meter en een maximum oppervlak van 10 m² te verbinden (zienswijze 12m);
11. Artikel 10 onder a onder 3 wordt geschrapt, onder vernummering van het daarna volgende sublid (zienswijze 12n);

12. De overgangsbepalingen in artikel 13.1 onder b worden aangepast door de woorden 'dagelijks bestuur' te vervangen door 'bevoegd gezag' en door overeenkomstig artikel 3.2.2 Bro toe te voegen dat het overgangsrecht voor gebruik slechts geldt voor zover uit de Richtlijnen 79/409/EEG en 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand onderscheidenlijk van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna geen beperkingen voortvloeien ten aanzien van ten tijde van de inwerkingtreding van een bestemmingsplan bestaand gebruik (zienswijze 1k);

Ambtshalve

13. De naam van het bestemmingsplan wordt gewijzigd in 'Boerenweteringgarage 2013'.
14. Sublid 5.2.3 onder b wordt verplaatst naar sublid 4.2.3, zodat de bepaling dat op de brug maximaal 1 rijbaan kan worden gerealiseerd is opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' in plaats van binnen de bestemming 'Water'.
15. In artikel 7.3 onder b wordt de zinsnede 'de betreffende gronden niet langer zijn aangewezen als waterkering en' geschrapt.

Toelichting:

Naar aanleiding van zienswijzen

Achter de wijziging wordt het nummer van de zienswijze genoemd, zoals toegepast in de Nota van beantwoording zienswijzen.

1. Paragraaf 3.2.1 is aangevuld met motivering voor het vrijhouden van de zichtlijnen van de dwarsstraten en paragraaf 4.6, ten aanzien van het welstandsbeleid, is aangevuld met de beschrijving van het beleid met betrekking tot de hoge stedenbouwkundige waardering van de kade en de dwarsstraten (zienswijze 11j);
2. In paragraaf 4.1 van de plantoelichting wordt ingegaan op de vereiste op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) inzake de onderbouwing van de nieuwe stedelijke ontwikkeling (zienswijze 1m);
3. In paragraaf 5.7 van de plantoelichting wordt de toevoeging 'her' aan het woord 'ontwikkeling' geschrapt (zienswijze 1p);
4. In paragraaf 4.4 is een nieuwe alinea ten aanzien van de door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Mobiliteitsaanpak toegevoegd (reactie college van B en W);
5. In paragraaf 8.2 wordt de reactie van het college van B en W in het kader van het vooroverleg over het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen (reactie college van B en W);
6. Enkele in paragraaf 4.5 van de plantoelichting genoemde details zijn geschrapt (reactie Waternet);
7. In paragraaf 4.5 wordt vermeld dat de parkeergarage ook zonder speciale toestemming van het bestuur van AGV onder voorwaarden vergunbaar is zodra in voorbereiding zijnde aangepaste Beleidsregels Keurvergunning zijn vastgesteld (reactie Waternet);
8. In paragraaf 5.3 worden de belangrijkste aspecten van de ontwikkeling in relatie tot het watersysteem opgenomen (reactie Waternet);
9. De waterparagraaf, onder het kopje waterkeringen, wordt kort aangevuld naar aanleiding van de brief 12.116345 van Waternet (reactie Waternet).

Ambtshalve

10. Aan de bijlagen is de geactualiseerde natuurtoets (Oranjewoud, 6 juni 2013) toegevoegd ter vervanging van de oude. Paragraaf 5.1 van de plantoelichting is daarop aangepast.
11. Van de onderzoeken betreffende geluid, luchtkwaliteit en planschaderisico, alsook van de waterparagraaf zijn de definitieve versies in de bijlagen opgenomen ter vervanging van de concepten. Aan de risicoanalyse planschade is de bezonningsstudie en de indicatieve begroting van planschade toegevoegd.