

Nota van Beantwoording Inspraak

**Voorontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2012
en**

**Concept integraal programma van eisen
Boerenweteringgarage 2012**



22 oktober 2012

Boerenweteringgarage – Nota van Beantwoording
Voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE 2012

Inhoudsopgave

A.	Inleiding	1
1.1.	Inspraak	1
1.2.	Aanleiding	1
1.3.	Vervolgtraject besluitvorming	2
B.	NvB Inspraakreacties bestemmingsplan	5
C.	NvB Inspraakreacties concept integraal programma van eisen	25

22 oktober 2012

Boerenweteringgarage – Nota van Beantwoording
Voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE 2012

A. Inleiding

1.1. Inspraak

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Zuid, gemeente Amsterdam, heeft in juni 2012 het concept integraal programma van eisen Boerenweteringgarage (concept IPvE) en het voorontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2012 vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode was van 14 juni tot en met 26 juli 2012. Gedurende deze periode kon iedereen schriftelijk een reactie indienen. Daarnaast heeft Stadsdeel Zuid op 26 juni ook een inloopavond georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst konden aanwezigen ter plekke ook hun reactie op een inspraakformulier kenbaar maken. Het Stadsdeel heeft in totaal 47 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Alle reacties zijn betrokken in de voorliggende nota van beantwoording (NvB). Omdat niet in alle inspraakreacties duidelijk is aangegeven of de reactie betrekking heeft op het IPvE of op het bestemmingsplan, is daarin een verdeling gemaakt. Reacties die betrekking hebben op het voorontwerp bestemmingsplan of op het voorontwerp bestemmingsplan en het IPvE worden behandeld in hoofdstuk B. Alle andere reacties die betrekking hebben op het IPvE zijn opgenomen in hoofdstuk C. De inspraak reacties zijn daarbij geanonimiseerd.

1.2. Aanleiding

Projectbesluit

In 2011 zijn verschillende mogelijkheden voor een parkeergarage onder de Boerenwetering onderzocht en verwerkt tot een nota van uitgangspunten. Op basis van deze nota heeft de Deelraad van Stadsdeel Zuid op 28 maart 2012 het plan geconcretiseerd door het projectbesluit te nemen over:

1. het type garage: conventioneel (niet automatisch);
2. de locatie: onder Boerenwetering, tussen Brandweer- & Diamantbrug;
3. de doelgroep: vergunninghouders en in beperkte mate bezoekers;
4. de grootte: circa 400 parkeerplaatsen;
5. het budget: € 35 miljoen.

Voorontwerp bestemmingsplan

In navolging van dit projectbesluit is het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Een nieuw bestemmingsplan moet het juridisch-planologisch kader bieden, op grond waarvan de omgevingsvergunning voor de garage kan worden verleend. Het bestemmingsplan regelt in publiekrechtelijke zin het gebruik van gronden en gebouwen en stelt regels aan wat en hoe er gebouwd mag worden. Het bestemmingsplan is gericht op 'de goede ruimtelijke ordening' waarin een afweging plaatsvindt tussen het algemeen belang en eventuele andere belangen, zoals het belang dat omwonenden hebben bij een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Het bestemmingsplan is een juridisch bindend document en heeft daardoor een grote (publiekrechtelijke) betekenis. De procedure tot het nemen van een besluit

over het bestemmingsplan is dan ook wettelijk bepaald en de procedure is met waarborging van rechtsbescherming van belanghebbenden omgeven.

Concept IPvE

Gelijk aan het voorontwerp bestemmingsplan is het concept IPvE opgesteld. In het concept IPvE zijn beleidskaders en voorwaarden van diensten en bedrijven opgenomen, die van toepassing zijn op de garageplannen. Het IPvE gaat over de eisen, die worden gesteld aan de garage en de wijze van uitvoering. Het IPvE dient tevens als kader voor de op te stellen contractstukken. Het is ter voorbereiding op een privaatrechtelijke verbintenis die het stadsdeel aangaat met een bouwonderneming. Het IPvE is een 'beleidsstuk' dat het stadsdeel gebruikt voor haar eigen verdere voorbereiding van de aanbesteding en heeft op zichzelf geen verdere (juridische) consequenties voor burgers en bedrijven in de omgeving van de projectlocatie.

1.3. Vervolgtraject besluitvorming

Over het concept IPvE, het voorontwerp bestemmingsplan en de nota van beantwoording inspraak concept IPvE en voorontwerp bestemmingsplan wordt afzonderlijk besloten.

Nota van Beantwoording Inspraak (NVB)

De nota van beantwoording is een vastlegging van de inspraakreacties en de daarop door de projectorganisatie geformuleerde antwoorden. Na vaststelling van de nota van beantwoording door het Dagelijks Bestuur op 30 oktober, is de nota openbaar inzichtelijk op de projectpagina van de Boerenweteringgarage en worden de insprekers geïnformeerd.

Concept IPvE

In december 2012 wordt aan de stadsdeelraad voorgesteld het Investeringsbesluit te nemen, waarmee budget wordt vrijgemaakt voor de bouw van de garage. Bij dit investeringsbesluit wordt het definitieve IPvE vastgesteld, dat als basis dient voor de volgende projectfase waarin een bouwbedrijf moet worden gecontracteerd via de Amsterdamse aanbestedingsreglementen.

Bij het besluit over het IPvE worden de inspraakreacties, die betrekking hebben op het concept IPvE en de voorliggende nota van beantwoording betrokken. De vaststelling van het IPvE heeft geen directe (juridische of andere) gevolgen voor omwonenden en in de nabijheid gevestigde bedrijven.

Voorontwerp bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt aangepast tot een ontwerpbestemmingsplan. Bij deze aanpassing worden de inspraakreacties op het bestemmingsplan betrokken. Het ontwerpbestemmingsplan wordt in de eerste helft van 2013 ter visie gelegd gedurende een periode van 6 weken. Tijdens deze periode kan iedereen een zienswijze indienen. Na de ter visie legging worden de zienswijzen

behandeld en wordt het bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden aan de Stadsdeelraad. Het bedrijf dat de garage gaat bouwen, kan het werk niet eerder uitvoeren dan na vaststelling van het bestemmingsplan en het verkrijgen van de nodige vergunningen.

22 oktober 2012

Boerenweteringgarage – Nota van Beantwoording
Voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE 2012

B. NvB Inspraakreacties bestemmingsplan

Er zijn 47 inspraakreactie van burgers op het voorontwerp bestemmingsplan en het concept integraal programma van eisen ingekomen. Enkele van de reacties zijn door meerdere mensen ondertekend. In dit deel B, worden de reacties, die zowel betrekking hebben op het bestemmingsplan als het IPvE puntsgewijs samengevat en voorzien van een antwoord. De overige reacties, die geen betrekking hebben op het voorontwerp bestemmingsplan, worden behandeld in Deel C. Indien de behandeling van een reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan, leidt dit ook tot aanpassing van het IPvE. Omdat meerdere insprekers soms dezelfde thema's hebben ingebracht, heeft de samenvatting en beantwoording van de reacties per thema plaatsgevonden. Bij elk thema is aangegeven welke insprekers het thema hebben ingebracht

Thema 1: Nut / Noodzaak van garage Ingediend door insprekers:

- o 7, 9, 11, 12 t/m 36, 37, 39, 42, 43, 18a, 46

Inspraakreacties

Insprekers stellen dat er geen behoefte is aan een nieuwe parkeergarage, met als argumenten:

1. Ten aanzien van de parkeerdruk in de Noord Pijp wordt gesteld dat die alleen 's avonds door uitgaanspubliek te hoog is en dat het beter zou zijn wanneer dit publiek met andere vormen van vervoer zou komen. Bovendien wordt in het rapport 'Meting parkeerdruk en capaciteit Stadsdeel Zuid' van juni 2011 een netto parkeerdruk in De oude Pijp (waar de Frans Halsbuurt deel van uitmaakt) van 89% overdag en 82% 's avonds geconstateerd.
2. Insprekers zijn van mening dat bewoners van De Pijp weten dat er beperkte parkeermogelijkheden zijn en dat er niet objectief is vastgesteld dat de bewoners van De Pijp behoefte hebben aan een parkeergarage.
3. Bovendien heeft het draagvlakonderzoek zich beperkt tot de bewoners / bedrijven in De Pijp en zijn bewoners / bedrijven westelijk van de Hobbemakade niet betrokken in het onderzoek.
4. Ook wordt afgevraagd hoeveel de garage werkelijk zal bijdragen in het verbeteren van de parkeerdruk.
5. De redelijkheid en proportionaliteit van de garage als oplossing voor het parkeerprobleem wordt in twijfel getrokken.
6. Bestreden wordt dat de parkeergarage bijdraagt aan de bereikbaarheid van De Pijp, omdat de garage is gelegen aan de rand van De Pijp en De Pijp al goed bereikbaar is via het Hoofdnet Auto.
7. Er wordt verwezen naar de plantoelichting waarin over verkeer en vervoer staat dat het autogebruik door bezoekers in het gebied tussen de Singel en de ringweg is verminderd ten gunste van het OV-gebruik. Ingebracht wordt dat de

- aanleg van de Noord-Zuidlijn, en binnen afzienbare tijd het gebruik daarvan, de parkeerbehoefte zal doen afnemen. Mede door het beleid dat de gemeente al jaren voert om de stad autoluw te maken door de buiten de stad gelegen P+R.
8. Het DB stelt (in de Nota van Uitgangspunten) met de garage te anticiperen op een toekomstige toename van verkeer ten gevolge van de economische groei, terwijl de website van DIVV juist aangeeft een afname van verkeer te verwachten.
 9. Er wordt ook aangegeven dat gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeergarages in de omgeving of uitbreiding daarvan.
 10. Het aantal door opbrekingen, bouw, andere bezettingen en precario buiten gebruik zijnde bestaande parkeerplaatsen kan verminderd worden.

Beantwoording

1. 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%¹. Buurt 4 aan de Boerenwetering kent ook 's avonds een zeer hoge netto en bruto algemene parkeerdruk: 94% resp. 96%.
Ten behoeve van het onderzoek is kentekenonderzoek uitgevoerd, waaruit het aandeel bezoekers blijkt: In de Frans Halsbuurt is een bezoekersaandeel van 13% aangetroffen (zie pagina 35 van het rapport). Dat is één van de laagste percentages van de in het kentekenonderzoek betrokken buurten, waarvan het gemiddelde op de gemeten dinsdagavonden op 16% lag en in andere buurten op zondagochtenden (veel) hoger.
De argumentatie van insprekers zoals samengevat onder 1 bieden daarom geen grondslag voor de suggestie dat de parkeerdruk geen rechtvaardiging zou zijn voor de bouw van de garage.
2. Voor De oude Pijp geldt een wachtlijst voor parkeervergunningen, met 350 wachtenden. Om de wachtenden in De oude Pijp tegemoet te komen, wordt een beperkt aantal (200) overloopvergunningen uitgegeven voor het gebied Noord, maar ook voor de overloopvergunningen geldt een wachtlijst. Er is dus objectief een behoefte onder bewoners en bedrijven aan meer parkeercapaciteit dan er beschikbaar is. Dit blijkt ook uit het draagvlakonderzoek dat uitgevoerd is in juni 2011. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat een meerderheid van de respondenten behoefte heeft aan meer parkeerplaatsen en een garage als een goede oplossing ziet voor de parkeerproblemen in de wijk.

1

Netto algemene parkeerdruk (NAP): het aantal geparkeerde voertuigen op algemene parkeerplaatsen, gedeeld door de actuele capaciteit van algemene plaatsen;
Bruto algemene parkeerdruk (BAP): de som van het aantal geparkeerde voertuigen op algemene parkeerplaatsen plus alle foutparkeerders, gedeeld door de actuele capaciteit aan algemene plaatsen.

3. De garage is bedoeld voor bewoners van De Pijp, daarom is het draagvlakonderzoek alleen uitgevoerd in De Pijp. De garage wordt gebouwd om de parkeerdruk in De oude Pijp te verlichten en om bewoners van die buurt de gelegenheid te bieden in de garage te parkeren. De garage is niet bedoeld voor de bewoners van het Museumkwartier, die in een andere parkeerzone wonen en waar een (veel) lagere parkeerdruk is.
4. In De oude Pijp bedraagt de (bruto) parkeercapaciteit 658 parkeerplaatsen tegen een parkeerdruk van 97% en wachtlijsten voor parkeervergunningen. Een toename van tussen de 200 en 300 parkeerplaatsen is significant. Daarmee kunnen parkeerdruk en wachtlijsten sterk worden teruggebracht.
5. Uit de hiervoor uiteengezette punten 1 tot en met 4 blijkt, dat de door de garage te realiseren toename van parkeercapaciteit, in omvang en ligging, nodig en nuttig is.
6. Bereikbaarheid is meer dan alleen goede aanvoerroutes. Als er niet geparkeerd kan worden blijft de buurt niet goed bereikbaar.
7. De doelgroep van de garage is niet bezoekers, maar bestaande bewoners en bedrijven in De oude Pijp, zodat de parkeerdruk en de wachtlijsten voor parkeervergunningen verminderen. Het gaat om mensen die al een auto bezitten, maar een probleem hebben met het parkeren ervan in de nabijheid van de woning / het bedrijf. Dat leidt tot meer zoekverkeer dan nodig is en het bieden van parkeercapaciteit voor deze mensen leidt niet tot meer automobilititeit. Bovenstaande levert passend bij het beleid van de gemeente een potentiële verbetering op van de openbare ruimte.
8. Het Dagelijks Bestuur wil anticiperen op ontwikkelingen in De oude Pijp en het Museumkwartier. In tegenstelling tot de stedelijke trend (verwachte afname van autoverkeer in de stad) worden door Stadsdeel Zuid specifiek in deze buurten meer verkeerstromen (auto's, fietsers, voetgangers) verwacht door opening van de musea. Daarnaast is het een gegeven feit dat de parkeerdruk in deze buurten hoog is.
9. Parallel aan het onderzoek naar de haalbaarheid van het Boerenweteringproject worden (om redenen als benoemd onder 8) inderdaad ook de mogelijkheden geïnventariseerd van koop of huur van plaatsen in andere (bestaande) garages. Het idee van het Dagelijks Bestuur is, dat er vanuit de bestemmingsreserve wordt geïnvesteerd in extra parkeerplaatsen binnen Stadsdeel Zuid voor vergunninghouders en dat kan dus gebeuren op meer dan één locatie. Het bestuur krijgt in december 2012 een voorstel voor het investeren in één of meerdere locaties voorgelegd.
10. Opbrekingen, bouw, andere bezettingen en precario zullen altijd blijven optreden. Het niet toestaan daarvan zou betekenen dat de vernieuwing van straten en ondergrondse infrastructuur, het verbouwen / renoveren van bestaand vastgoed etcetera onmogelijk wordt gemaakt. Dat betekent, dat het onderhoud aan de stad achterblijft en verloedering intreedt. Het (tijdelijk) buiten gebruik stellen van parkeerplaatsen is vergunning- en precarioplichtig om de vermindering van parkeerplaatsen in aantal en tijdsduur zo beperkt mogelijk te laten zijn. Overigens moet het cijfer van 516 structureel buiten gebruik zijnde parkeerplaatsen met een verklaring worden gelezen. Dit cijfer is inclusief de parkeerplaatsen in de Albert Cuypstraat (423 plaatsen) en laad- en losplaatsen,

die overdag niet te gebruiken zijn vanwege bijvoorbeeld de markt en het stopverbod gedurende de spits in de Van Woustraat. Het aantal parkeerplaatsen dat niet kan worden gebruikt door bouwketen, containers, opbrekingen etc. bedraagt 50 tot 70 stuks (gegevens 2010). 's Avonds mag echter wel worden geparkeerd in de Albert Cuypstraat, Van Woustraat en op laad- en loshavens.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 2: Verkeer- en verkeersveiligheidsaspecten

Ingediend door insprekers:

- o 42, 11, 43, 18a

Inspraakreactie

1. Men is bezorgd dat de parkeergarage leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Gerefereerd wordt, aan de al bestaande verkeersdruk op Hobbemakade en de Pieter de Hoochstraat (autoverkeer, jonge kinderen voor school, scholieren van MSA school).
2. Verwacht wordt dat het verkeer dat de garage uitrijdt een opstopping zal veroorzaken bij het afslaan naar de Hobbemakade, voor het terras van het café.
3. Er wordt gevreesd voor een enorm verkeersprobleem met opstoppingen, bouwverkeer enz.

Beantwoording

1. 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 MSA school bevindt zich tussen het tweede en derde wegvak. 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 verkeerbewegingen op alle vier de wegvakken is dus marginaal. De Pieter de Hoochstraat is niet onderzocht, omdat men van en naar de garage niet door deze straat rijdt.
2. De verkeersintensiteiten bieden geen grondslag voor deze vrees. Er is onderzoek uitgevoerd naar eventuele opstoppingen. Op basis van deze verkeersstudie (incl. schouw) blijkt dat de garage geen verkeersproblemen veroorzaakt. De Verkeerscommissie Zuid heeft eveneens zo geoordeeld. Bij ter visie legging van het voorontwerp bestemmingsplan was dit onderzoek nog niet gereed. Bij ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan wordt het onderzoek mede ter visie gelegd. Vooruitlopend op de resultaten van deze onderzoeken heeft het Stadsdeel besloten om desondanks voorzorgsmaatregelen te nemen. De locaties van de in- en uitgang worden

verder v/d kruispunten met de Hobbemakade en de Albert Cuypstraat gesitueerd en verplaatst naar een locatie ter hoogte van een blok vòòr de kruispunten. Daarnaast heeft het Stadsdeel besloten dat er bij de garage ruimte moet zijn voor een opstelstrook voor wachtende auto's , zodat rijvorming / opstopping wordt voorkomen.

3. Zie antwoord 2.2.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Onderzoek naar eventuele verkeerskundige opstoppen wordt in de plantoelichting verwerkt en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De in- en uitgang worden verplaatst naar een locatie verder van de kruispunten met de Hobbemakade en Ruysdaelkade.

Thema 3: Luchtkwaliteit

Ingediend door insprekers:

- o 3, 9, 11, 12 t/m 36, 37, 42, 43, 45

Inspraakreactie

1. In de rapporten van DHV ten aanzien van de luchtkwaliteit worden andere verkeerscijfers gebruikt dan op de website van DIVV. Zijn deze gegevens wel juist?
2. Er worden bewijzen gewenst voor de constatering in de bestemmingsplantoelichting dat het plan voldoet aan de wettelijke bepalingen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Aan de constatering wordt getwijfeld omdat op pagina 30 van de plantoelichting staat dat er op de Stadhouderskade knelpunten zijn en omdat insprekers veronderstellen dat de garage verkeersverhogend zal zijn aangezien de exploitant bezoekers zal willen trekken. Ook wordt verwezen naar de Nota van Uitgangpunten, pagina 36, waaruit afgeleid zou moeten worden dat de garage leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op de omgeving van de Hobbemakade.
3. Inspreker maakt zich zorgen over de ontluchting van de garage en vraagt zich af of deze door d.m.v. rookkanalen wordt ontlucht.
4. Het wordt onwenselijk geacht dat het stadsdeel zich niet conformeert aan de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit.
5. Gevreesd wordt voor plaatselijke toename van luchtverontreiniging bij de in- en uitgang van de garage en rond de MSA school waar 1600 leerlingen elke dag heen gaan. Bewoners van naastgelegen panden maken zich zorgen over een verhoogde co² uitstoot.
6. Gevreesd wordt voor stofoverlast voor de mensen op het terrascafé door het extra verkeer uit de uitrit van de garage aan de Ruysdaelkade.

Beantwoording

1. Op de website verkeersprognoses.ivv.amsterdam.nl staat de volgende disclaimer: "De verkeersprognoses op deze website komen voort uit het verkeersmodel Gen-mod2010. Door DIVV worden in overleg met opdrachtgevers

ook studies uitgevoerd met andere modellen (bijvoorbeeld lokaal verfijnde modellen). De verkeersintensiteiten op wegvakniveau uit deze modellen kunnen verschillen van de aantallen op deze website.”

Onder ‘Achtergrond’ op de site staat dezelfde tekst, met een extra zin:
“De verschillen zijn inherent aan de gebruikte methoden.”

Lokaal verfijnde modellen verdelen het verkeer over meer beschikbare routes dan het niet-verfijnde model, en dat geeft hoe dan ook verschillen in intensiteiten met wegen in hetzelfde gebied in het model Genmod2010, het model dat voor de intensiteiten op de website is gebruikt. De totale hoeveelheid verkeer is namelijk hetzelfde. Juist om betere uitspraken te doen in het gebied, is een lokaal verfijnd model gemaakt. Vergelijking op dit detailniveau met Genmod2010 is daarmee niet valide.

Op het punt waar inspreker over vraagt, meetpunt 5, waar beide modellen vergeleken kunnen worden, is de verkeersintensiteit in de Boerenweteringstudie hoger dan de intensiteit op de internetsite. Met deze hogere intensiteit zijn de milieuberekeningen gedaan, wat je zou kunnen zien als een worst-casebenadering. Als er met deze hogere intensiteit geen luchtkwaliteits- en/of geluidsproblemen ontstaan, zal dat met een lagere intensiteit zeker niet zo zijn. Voor meetpunt 9 is de vergelijking niet mogelijk, omdat dit punt niet in Genmod2010 zit, maar ook hier is de inschatting dat de intensiteiten overschat worden.

2. Op pagina 36 van de Nota van Uitgangspunten staat: “Het bouwen van een parkeergarage in de Boerenwetering leidt tot een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit (binnen de normen) op de Hobbemakade en Ruysdaelkade, maar tot een verbetering van de luchtkwaliteit in De Pijp;” Het onderzoek ‘Parkeergarage Boerenwetering Luchtkwaliteit onderzoek’ (DHV, mei 2012) toont aan dat in 2013 en 2020 (ruimschoots) wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit langs alle wegen in de omgeving van de garage.
3. De wijze waarop de garage wordt geventileerd, wordt nog onderzocht. Er is geen reden voor zorgen omdat in ieder geval gekozen wordt voor een ontluchtingssysteem dat voldoet aan de wettelijke normen voor lucht en geluid.
4. Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk, zodat het al dan niet conformeren aan de stedelijke richtlijn voor dit bestemmingsplan niet relevant is.
5. Ter plaatse van de in- en uitgang van de garage kan plaatselijk sprake zijn van een toename van de luchtverontreiniging. Zoals is onderzocht in het luchtkwaliteitonderzoek is er echter geen sprake van een overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen om een positief besluit te nemen.
6. De concentraties fijn stof (PM_{10}) liggen ruimschoots onder de grenswaarden in de Wet milieubeheer. Er zal daarom geen sprake zijn van stofoverlast.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 4: Positie van de in- en uitritten

Ingediend door insprekers:

- o 43, 18a

Inspraakreactie

1. De argumentatie om de Hobbemakade af te wijzen als locatie voor de in- en uitritten wordt bestreden. De Hobbemakade maakt geen deel uit van het Hoofdnet Auto.
2. De argumentatie om de Hobbemakade af te wijzen als locatie voor de in- en uitritten wordt bestreden: het bouwen aan/op een waterkering of het verplaatsen van een waterkering is goed mogelijk en de waterkering functioneert formeel niet als waterkering wegens de vele bomen die erop staan.
3. De verkeersintensiteit op de Ruysdaelkade is nu laag, maar wordt significant verhoogd door (de locatie van de in- en uitrit van) de garage, waardoor de leefbaarheid niet wordt verbeterd maar verslechterd.
4. De geplande in- en uitritten zorgen voor verkeersproblemen.

Beantwoording

1. Op pagina 252 van de Structuurvisie 'Economisch sterk en duurzaam' van de gemeente Amsterdam is de Hobbemakade aangegeven als Hoofdnet Auto.
2. De status en mate van bescherming van de waterkering wordt niet door het stadsdeel bepaald, maar door de beheerder van de waterkering: AGV / Waternet. Dat de Hobbemakade een waterkering is moet (ook door Stadsdeel Zuid) als gegeven worden beschouwd. Voor verlegging of aanpassing van de waterkering moet een procedure worden doorlopen. Dat wordt nu voorbereid, omdat de garage op kleinere afstand van de waterkering wordt geprojecteerd dan zonder meer mogelijk is, maar entrees / in- en uitritten aan de Hobbemakade blijven niet mogelijk.
3. Het gemiddelde aantal motorvoertuigen per etmaal op de Ruysdaelkade verandert in 2022 ten opzichte van de autonome situatie niet significant: op de drie wegvakken wijzigt het gemiddelde aantal per etmaal van 50, 3150 en 2900 zonder garage naar 200, 3000 en 3000 met garage.
4. Zie antwoord thema 2.2.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Onderzoek naar eventuele verkeersopstoppen wordt uitgevoerd, in de plantoelichting verwerkt en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Thema 5: Opheffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte / afname parkeerdruk / herinrichting openbare ruimte Frans Halsbuurt

Ingediend door insprekers:

- o 12 t/m 36, 37, 42, 43

Inspraakreactie

1. Betwijfeld wordt of de parkeerdruk in De Pijp daadwerkelijk zal afnemen, wanneer in de openbare ruimte (minimaal) 200 parkeerplaatsen worden opgeheven.
2. Gevraagd wordt naar de hardheid van de toezegging over het opheffen van parkeerplaatsen op straat en de verbetering van de openbare ruimte. Ook wordt er bezwaar tegen gemaakt dat niet wordt vermeld waar parkeerplekken in de openbare ruimte zullen worden opgeheven. In de Nota van Uitgangspunten (paragraaf 3.2.1) zou worden aangegeven dat de op te heffen parkeerplaatsen niet zijn gelegen tussen de Albert Cuypstraat en de Stadhouderskade.
3. Andere insprekers menen, dat er te weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte zullen worden opgeheven en dat de afname van auto's in het straatbeeld verwaarloosbaar zal zijn.

Beantwoording

1. In De oude Pijp bedraagt de (bruto) parkeercapaciteit 658 parkeerplaatsen tegen een parkeerdruk van 97% en er zijn wachtlijsten, met 350 wachtenden, voor parkeervergunningen. Een toename van tussen de 200 en 300 parkeerplaatsen is significant. Dit is namelijk een toename van minimaal 30%. Daarmee kunnen parkeerdruk en wachtlijsten sterk worden teruggebracht.
2. De herinrichting van de Frans Halsbuurt maakt geen deel uit van de besluitvorming over de parkeergarage, maar in december 2012, bij de besluitvorming over het IPvE zal er wel een startnotitie voor de Frans Halsbuurt bekend zijn. In de Nota van Uitgangspunten is niet opgenomen dat er parkeerplaatsen buiten het gebied tussen de Albert Cuypstraat en de Stadhouderskade worden opgeheven. De parkeerplaatsen worden binnen De oude Pijp, en dan met name in de Frans Halsbuurt, gecompenseerd.
3. In de De oude Pijp bedraagt de (bruto) parkeercapaciteit 658 parkeerplaatsen. Een bovengrondse afname van tussen de 200 en 300 parkeerplaatsen is significant. Dat is een oppervlak variërend van 2420 m² tot 3630 m².

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 6: Doelgroep gebruikers van de garage

Ingediend door insprekers:

- o 9, 12 t/m 36

Inspraakreactie

1. Gevraagd wordt of bewoners van Oud Zuid (Museumkwartier) geen gebruik mogen maken van de parkeergarage.
2. De garage zal ook worden gebruikt door bezoekers, wat een aanzuigende werking op verkeer zal hebben en wat in strijd is met gemeentelijk beleid.
3. Gevraagd wordt, hoe wordt bepaald welk percentage bezoekers gebruik maakt van de garage. Er wordt gevreesd voor grote exploitatietekorten en dat om die reden de garage tot bezoekersparkeergarage zal verworden.

Beantwoording

1. De garage wordt gebouwd om de parkeerdruk in De oude Pijp te verlichten en om bewoners van die buurt de gelegenheid te bieden in de garage te parkeren. De garage is niet bedoeld voor de bewoners van het Museumkwartier, die in een andere parkeerzone wonen. Op pagina 24 van het rapport 'Meting parkeerdruk en capaciteit' van juni 2011 wordt weergegeven dat de parkeerdruk in de buurtnummers 13 (tegenover de Frans Halsbuurt) en 20 (zuidelijk) een parkeerdruk kennen van resp. 73% en 97%.
2. De gemeente Dienst IVV hanteert als uitgangspunt dat de verhouding bezoekers / bewoners in de parkeergarage ongeveer gelijk is aan de verhouding die bij de parkeersituatie op straat optreedt. Dit betekent dat circa 20% van de omvang van de garage wordt toegevoegd voor bezoekers. Dat is dus 80 tot 120 parkeerplaatsen (20% van 400 tot 600), wat in planologisch en verkeerskundig opzicht niet significant is. Wanneer rekening gehouden wordt met de compensatieregel 1:2, gaat het om een toevoeging van netto 40 tot 60 parkeerplaatsen.
3. Uitgaande van dezelfde percentages als die voor de parkeersituatie op straat worden gehanteerd (circa 20% bezoekers) is uit onderzoek gebleken dat de exploitatie niet onrendabel zal zijn. Als aanpassing op het voorontwerp zal in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen dat voor de parkeersituatie in de parkeergarage wordt aangesloten bij de regel die op straat wordt gehanteerd.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de planregels wordt opgenomen, dat voor de parkeersituatie in de parkeergarage uitgegaan wordt van dezelfde verhouding bewoners / bezoekers als de verhouding die bij de parkeersituatie op straat optreedt.

Thema 7: Geluidhinder

Ingediend door insprekers:

- o 3, 9, 11, 37, 45

Inspraakreactie

1. Op bladzijde 39 van de plantoelichting wordt ingegaan op de norm dat de geluidbelasting met niet meer dan 2 dB mag toenemen, maar de berekende toename is veel groter.
2. Gevreesd wordt, voor plaatselijke toename van geluidhinder van auto's bij de ingang van de garage. Er zijn ook zorgen dat bewoners in de naastgelegen huizen van de garage veel lawaaioverlast krijgen door dichtslaande garagedeuren.
3. Gevreesd wordt voor geluidhinder voor de mensen op het terrascafé door het extra verkeer uit de uitrit van de garage aan de Ruysdaelkade.
4. De geluidoverlast zal blijvend verdubbelen, terwijl de huizen gehorig zijn.

Beantwoording

1. Indien de toename van de geluidbelasting leidt tot een (vergroting van) de overschrijding van de grenswaarde van 48 dB is het nodig dat ontheffing van de Wet geluidhinder moet worden verleend. Uit het akoestisch onderzoek blijkt echter dat, daar waar een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer plaatsvindt de geluidbelasting niet hoger is of wordt dan de voorkeursgrenswaarde. De toename van de geluidbelasting is daarom niet strijdig met de Wet geluidhinder.
2. 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. Er komen geen garagedeuren die hard dicht kunnen slaan. Bij de in- en uitgang komt waarschijnlijk een snelvouwhek. Bij de voetgangersentrees komt mogelijk een schuifdeur. In ieder geval dient de garage binnen de geldende geluidsnormen te blijven.
3. Over het geheel gezien is er geen sprake van een verslechtering van het geluid. Alleen op de Ruysdaelkade, tussen 1e Jacob van Campenstraat en Quellijnstraat (wegvak 6) vindt een toename plaats. Zoals beschreven in het akoestisch onderzoek zijn op dit wegvak de intensiteiten zeer laag, waardoor een relatief grotere toename optreedt. De indicatieve geluidbelasting bedraagt in de situatie met parkeergarage 48 dB. Deze waarde is gelijk aan de ondergrens die in de Wet geluidhinder wordt gehanteerd. Hoewel sprake is van een grote toename, is er geen sprake van overschrijding van de ondergrens van 48 dB en zouden er volgens de Wet geluidhinder geen aanvullende eisen aan de ontwikkeling worden gesteld.
4. De geluidbelasting wordt op een aantal gevels weliswaar hoger dan nu, maar wordt niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde waaraan moet worden voldaan voor zowel nieuwbouw als oudbouw.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 8: Water / waterkering / grondwater

Ingediend door insprekers:

- o 9, 12 t/m 36, 37, 40, 42

Inspraakreactie

1. Verondersteld wordt, dat de realisatie van de parkeergarage ten koste gaat van de hoeveelheid oppervlaktewater, wat in strijd is met het rijksbeleid.
2. Men vindt het niet juist om af te wijken van de eisen uit de Keur AGV 2011 door de minder strenge normen van de Keur 2009 toe te passen.
3. Er zijn zorgen dat het bouwen van de garage (grondverzet, bemaling tijdens de bouw etc.) en het verleggen van de waterkering negatieve gevolgen hebben zoals wateroverlast, verdroging, verandering van grondwaterstand/-peil en de doorstroom van grondwater.
4. Gevraagd wordt of het waterschap en de provincie voldoende betrokken zijn bij het plan.

5. In het bestemmingsplan en het concept IPvE staan verschillende maten die mogen worden aangehouden als afstand tussen de waterbodem en het dak van de kelder (0,5 en 0,9 meter).

Beantwoording

1. Indien de bouw van de garage leidt tot een vermindering van de hoeveelheid oppervlaktewater moet deze oppervlakte 100% worden gecompenseerd binnen het watersysteem (boezem). Dit kan bijvoorbeeld spelen ter plaatse van de nooduitgangen.
2. Er is geen afwijking van de Keur 2011, zo heeft ook de waterbeheerder verklaard. Het concept IPvE was inderdaad niet duidelijk op dit punt. De bovenkant van de garage dient op minimaal 3,40 meter onder NAP te liggen. Dit is minimaal 1 meter onder de zogeheten leggerdiepte van de watergang en houdt in dat na baggeren nog minimaal 0,5 meter gronddekking op het dak van de garage overblijft. De waterbodem dient conform de keurprofielen te worden teruggebracht.
3. De mogelijke verlegging van de waterkering leidt niet tot tastbare gevolgen. De dijk wordt niet fysiek verplaatst. Het is feitelijk een administratieve handeling, op papier.
Omdat er wel in het water wordt gewerkt, krijgt de bouwpartij eisen mee die de grondwaterstand moeten borgen. De effecten van de bouw op de omgeving zijn onderzocht en, mede wat betreft de effecten op de grondwaterstand, toelaatbaar gebleken. Bij de nodige vergunningaanvraag worden de plannen ook onderzocht. De grondwaterstand zelf wordt gemonitord voor, tijdens en na de bouw. De gegevens worden gepubliceerd op internet.
4. Met het waterschap (Waternet) is intensief overleg gevoerd. Dat overleg zal blijven doorlopen. Met de Provincie is in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan eveneens vooroverleg geweest.
5. Zie antwoord thema 8.2.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 9: Financiële aspecten

Ingediend door insprekers:

- o 9, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 18a

Inspraakreactie

1. Gevreesd wordt, dat de hoge kosten van de bouw en exploitatie zullen leiden tot duurdere parkeervergunningen of andere lastenverzwaringen.
2. In de huidige crisis vinden insprekers dat het geld dat wordt besteed aan de parkeergarage beter aan andere onderwerpen kan worden besteed.
3. De exploitatie zal niet kostendekkend zijn.
4. In de kostenramingen is nog geen rekening gehouden met schade aan het dijklichaam, de omringende monumenten en andere belendende panden.
5. De financiële en technische risico's zijn nog niet in beeld.

6. De kosten die gemoeid zijn met de vergroting van de Marie Heinekengarage met 100 parkeerplaatsen zijn veel lager dan die van de (per saldo) te realiseren 200 extra parkeerplaatsen van de nieuwe Boerenweteringgarage.
7. De kosten die gemoeid zijn met het verwijderen en vernieuwen van de floatlands zijn in deze tijden van crisis onverantwoord.

Beantwoording

1. 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 inpandige parkeervoorzieningen. Zowel het exploitatierapport van Parkeergebouwen als het rapport van de 'second opinion' (Bureau Spark) tonen aan dat de exploitatie niet onrendabel is.
2. Het geld is / wordt verzameld via een eerdere extra ophoging van de parkeervergunningsgelden. Via politiek bestuurlijk besluit is vastgelegd dat dit geld ook voor het verbeteren van de parkeersituatie gebruikt moet worden: namelijk voor het creëren van extra, inpandige parkeervoorzieningen. Het geld is dus gelabeld.
3. Zowel het exploitatierapport van Parkeergebouwen als het rapport van Spark (second opinion) tonen aan dat de exploitatie niet onrendabel is.
4. In de kostenraming zijn posten voor planschade en bouwschade opgenomen. Door middel van een risico inventarisatie is de omvang van de schade ingeschat en de hoogte van het bedrag vastgesteld. De bouwkosten die zijn geraamd, zijn verder inclusief een percentage onvoorzien. Bij de aanbestedingsmethode wordt ook gekeken naar hoe de verantwoordelijkheden voor de bouw met de bijbehorende kosten bij de bouwpartij neergelegd kunnen worden.
5. Er zijn meerdere analyses gemaakt van financiële en technische risico's, door verschillende expertisebureau's. Die risico's worden in deze projectfase niet openbaar gemaakt, omdat ze de aanbestedingsresultaten kunnen beïnvloeden.
6. Parallel aan het onderzoek naar de haalbaarheid van dit project worden de mogelijkheden geïnventariseerd van koop of huur van plaatsen in meerdere (bestaande) garages. Het idee van het Dagelijks Bestuur is dat er vanuit de bestemmingsreserve wordt geïnvesteerd in extra parkeerplaatsen binnen Stadsdeel Zuid voor vergunninghouders en dat kan dus gebeuren op meer dan één locatie. Wat betreft specifiek de mogelijkheden voor uitbreiding in de Marie Heinekengarage wordt gemeld dat de capaciteit voor vergunninghouders daar beperkt is (50-100 plaatsen) en dat er ook hoge kosten mee gemoeid zijn. Het bestuur krijgt in december 2012 een voorstel voor het investeren in één of meerdere locaties voorgelegd.
7. De drijvende tuinen, die in goede staat verkeren worden tijdelijk verlegd. De drijvende tuinen, die al aan vervanging toe zijn, worden vernieuwd. Bijkomende kosten vallen binnen het projectbudget, deze zijn een fractie van de bouwkosten voor de garage.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 10: Aantal bouwlagen / aantal parkeerplaatsen

Ingediend door insprekers:

- o 9, 42

Inspiraakreactie

1. Eerder is aangegeven dat drie bouwlagen onder de grond te duur en te risicovol zou zijn, maar er worden toch drie bouwlagen toegestaan. Het aantal bouwlagen moet daarom beperkt worden tot twee.
2. Gevraagd wordt of het stadsdeel zich committeert aan een maximum van 400 parkeerplaatsen of kan het aantal met een diepere garage worden vergroot tot 600.

Beantwoording

1. Op basis van een eerste verkenning in de vorige projectfase zouden drie lagen te risicovol en duur zijn. Nu de constructie behoudend is getoetst en er bij twee lagen al is uitgegaan van toepassing van een diepwand, is er niet een groter risico voor drie lagen. Door de optie voor drie lagen open te houden, wordt aan de bouwpartij optimale vrijheid gegeven om binnen budget het ontwerp te maken en te kiezen voor een parkeergarage met twee lagen en een langere lengte of een parkeergarage met drie lagen, een kortere lengte en een diepere ligging. Op deze wijze is er ook nog enige speling mogelijk t.a.v. het aantal parkeerplaatsen.
2. Met een diepere garage kan het aantal parkeerplaatsen worden vergroot. Er wordt in dit bestemmingsplan en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken om die reden rekening gehouden met een maximum van 600 parkeerplaatsen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dit maximum expliciet opgenomen in de planregels.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het aantal parkeerplaatsen wordt in de planregels gemaximeerd, waarbij het aantal niet groter mag zijn dan 600.

Thema 11: Brug 1^e Jacob van Campenstraat

Ingediend door insprekers:

- o 9, 12 t/m 36, 37, 42

Inspiraakreactie

1. Gevraagd wordt of de Brandweerbrug wordt verbreed.
2. Als gevolg van de bouw van de garage zullen de (monumentwaardige) Brandweerbrug en Diamantbrug zwaarder belast worden en mogelijk moeten worden aangepast.
3. Verbreding van de Brandweerbrug zal leiden tot een toename van verkeer omdat het een sluiproute biedt voor verkeer dat opstopping op de Stadhouderskade wil vermijden.

Beantwoording

1. Het bestemmingsplan maakt mogelijk dat de brug wordt verbreed. Daarnaast is de brug ook toe aan noodzakelijk groot onderhoud, wat nieuwe mogelijkheden biedt voor de toekomstige situatie en het maken van 'werk met werk'. Wanneer de brug wordt verbreed, zoals het bestemmingsplan toe staat, wordt de rijbaan zelf echter niet verbreed. Er blijft één rijbaan. Het plan is, dat de brug (gedeeltelijk) een andere functie krijgt. De verbreding zal plaatsvinden om het voetgangersverkeer en of fietsverkeer tussen De Pijp (met het station van de Noord Zuidlijn) en het Museumplein te faciliteren. Ten behoeve van de rechtszekerheid wordt in het ontwerpbestemmingsplan in de planregels opgenomen dat slechts één rijstrook voor autoverkeer op de brug mag worden gerealiseerd.
2. Beide bruggen zijn geen monument. Brug 79 heeft wel een hoge monumentale waarde en de potentie voor het verkrijgen van de status van monument. De verkeersintensiteiten op de brug veranderen slechts marginaal ten gevolge van exploitatie van de parkeergarage aangezien de garage hoofdzakelijk is gericht op het bieden van parkeergelegenheid voor bewoners en bedrijven die al in de Frans Halsbuurt zijn. Tijdens de bouw zal rekening gehouden (moeten) worden met de draagkracht van de bruggen.
3. Zie antwoord thema 11.1

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Ten aanzien van de brug in het verlengde van de 1^e Jacob van Campenstraat wordt in de planregels opgenomen dat maximaal 1 rijbaan voor autoverkeer is toegestaan.

Thema 12: Locatie van de garage

Ingediend door insprekers:

- o 12 t/m 36, 42, 43

Inspraakreactie

1. Het argument dat de garage niet in het noordelijker rak kan worden aangelegd, wegens de vrees voor schade aan de monumenten, wekt de indruk dat schade aan de woonhuizen bij de nu geprojecteerde positie van de brug minder erg gevonden wordt.
2. Er zijn geen monumenten aan de Ruysdaelkade, alleen op de hoek Ruysdaelkade / 1^e Jacob van Campenstraat. Er is daarom geen verschil in gevaar en er is bovendien geen wetgeving die bepaalt dat monumenten beter beschermd moeten worden dan andere panden.
3. De stelling dat een ontsluiting van de garage onder de Stadhouderskade te duur zou zijn (Nota van Uitgangpunten, paragraaf 4) wordt niet onderbouwd.
4. Verplaatsing van de Gele Helmbloem is goed mogelijk volgens een memo van Q.A. Verhoog d.d. 17 oktober 2011.
5. Het argument dat bestaande onderzoeken moeten worden uitgebreid wordt als zorgelijk ervaren, omdat verwacht mag worden dat een ruimtelijk besluit van deze grote impact zorgvuldig voorbereid dient te worden.

Beantwoording

1. In de nota van uitgangspunten zijn meerdere argumenten genoemd en de aanwezigheid van monumenten is daar één van. De argumenten tesamen maken dat het noordrak ongunstiger is dan het rak tussen de Brandweerbrug en de Diamantbrug. Langs het noordrak bevinden zich onder meer monumentale panden en monumenten genieten extra aandacht wat betreft conservering van cultureel erfgoed, conform de Monumentenwet. Dit neemt niet weg dat enige vorm van schade aan welk pand dan ook voorkomen dient te worden.
2. De constatering van de inspreker ten aanzien van het aantal monumenten is onjuist (er staan wel monumenten). De Monumentenwet biedt wel extra bescherming voor monumenten.
3. De Stadhouderskade is een doorgaande route voor autoverkeer. De centrale stad stelt eisen ten aanzien van doorgaande routes. Stremming dient te allen tijde voorkomen te worden. Ter voorkoming van stremming van de Stadhouderskade zou voor ontsluiting van de garage een kostbare voorziening als een tunnel aangelegd moeten worden.
4. In de nota van uitgangspunten zijn meerdere argumenten genoemd en de aanwezigheid van de gele helmbloem is daar één van. De argumenten tesamen maken dat het noordrak ongunstiger is dan het rak tussen de Brandweerbrug en de Diamantbrug. Verplaatsing van de bloem kan mogelijk zijn, maar het is beter de bloem te laten zitten.
5. Zoals aangegeven in de Nota van Uitgangspunten, wordt gewerkt van een globaal niveau naar een gedetailleerder niveau. Voor deze projectfase zijn de onderzoeken verricht, die nodig zijn voor de voorgenomen besluiten. Daarbij is het bij langlopende projecten juridisch verplicht gedane onderzoeken regelmatig te actualiseren, wat door vernieuwde wet- en regelgeving ook kan leiden tot uitbreiding van de onderzoeken.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 13: Entreegebouwen / noodtrappenhuizen

Ingediend door insprekers:

- o 37, 43, 9

Inspraakreactie

1. De aantrekkelijkheid van De Pijp wordt verslechterd door de toegangshuisjes, die te groot en te hoog kunnen worden en het uitzicht op de Boerenwetering zullen verhinderen.
2. De locatie van de toegangshuizen is in strijd met het uitgangpunt dat zichtlijnen vanuit de zijstraten zoveel mogelijk vrijgehouden moeten worden, omdat de toegangshuizen tot diep in de Gerard Doustraat te zien zullen zijn.
3. Er van uitgaand dat de entreehuizen tevens zullen worden gebruikt voor de mechanische ventilatie, wordt aangegeven dat ook glazen toegangshuizen de zichtlijn zullen verstoren.

4. Op de gepresenteerde schetsen bij de publicatie van het bestemmingsplan staan twee entreegebouwen en drie nooduitgangen. De nooduitgangen zijn ongeveer 0,75 meter hoog. Met deze vijf toegangen is voldaan aan de eisen van de brandweer – 30 meter loopafstand – en dus zijn vijf entreegebouwen voldoende.
5. Het is aannemelijk dat de openbare toiletvoorziening geïntegreerd kan worden in het entreegebouw met lift, die is slechts 3 meter hoog en dat lijkt insprekers ook voldoende voor trap en lift, meer dan 2,30 meter vrije ruimte is voldoende, dus 3 meter is genoeg.
6. 35 m² per gebouw wordt als erg veel gezien, een oppervlak van 20 m² zou voldoende moeten zijn.
7. De ruimte waar “specifieke vormen van verkeer – parkeergarage 2” staat en dus entreegebouwen kunnen worden gerealiseerd worden te groot geacht, waardoor weinig rechtszekerheid voor bewoners zou bestaan.
8. Op de gepresenteerde schets staan drie nooduitgangen met een maximale hoogte van 0,75 meter. Een maximale hoogtemaat van 1 meter voor de nooduitgangen wordt daarom voldoende geacht in plaats van 3 meter.

Beantwoording

1. Vanuit een aantal panden in De Pijp wordt het uitzicht belemmerd, namelijk de panden die langs de Ruysdaelkade staan, en dan alleen vanaf de begane grond en de 1^e verdieping. Daarmee wordt niet de aantrekkelijkheid van de gehele Pijp verminderd. Hoewel lokaal een vermindering van uitzicht optreedt, wordt de Frans Halsbuurt in zijn algemeen aantrekkelijker omdat de te hoge parkeerdruk afneemt, de wachtlijsten voor parkeervergunningen kleiner worden en minder auto's op straat geparkeerd zullen staan.
2. De ruimtelijke kwaliteit, die aanleiding geeft om de zichtlijnen vanuit de straten vrij te houden is ingegeven door langere zichtlijnen naar het water rond De Pijp. In het verlengde van de straten zullen de gebouwen daarom niet te zien mogen zijn, maar er is geen aanleiding om de gebouwen onzichtbaar te maken vanuit enig punt in de dwarsstraten. Het gaat erom dat de relatie met het water wordt beleefd.
Los daarvan is zicht op de toegangshuizen vanuit diep in de Gerard Doustraat niet mogelijk omdat de straat niet recht loopt.
3. Of de entreehuizen worden gebruikt voor de mechanische ventilatie is een veronderstelling, die niet bevestigd kan worden. Er wordt in de planvorming ook niet uitgegaan van volledig transparante entreegebouwen. De architectuur en materialisering zijn een aspect van welstand en worden niet geregeld in het bestemmingplan. Er wordt wel geregeld, dat de gebouwen niet in de zichtlijn vanuit de dwarsstraten mogen worden geplaatst.
4. Twee entreegebouwen en drie nooduitgangen zijn inderdaad voldoende voor de brandweer en daarom wordt dit aantal onder voorbehoud van benodigde wijzigingen ook zo overgenomen.
5. Er komt geen openbaar toilet in de garage, alleen een afgesloten toilet in de garage voor een beheerder.
6. Het oppervlak wordt op basis van herberekening inderdaad verkleind tot 20 m².

7. De ruimte is gekozen omdat het ontwerp van de garage nog moet plaatsvinden. Er is geen sprake van een beperking van rechtszekerheid. Het is duidelijk in welke zone entreehuisjes kunnen worden gerealiseerd. Rechtsonzekerheid zou ontstaan wanneer het bestemmingsplan hierover onduidelijkheid zou creëren. Omdat inmiddels meer duidelijkheid is gekomen in de benodigde aantallen entreehuisjes, noodtrappenhuizen en de situering daarvan, kan in het ontwerpbestemmingsplan een nadere inperking worden aangebracht. Omdat het mogelijk is installatietechnische maatregelen te treffen in de garage, wordt er op dit moment van uitgegaan dat het aantal routes naar buiten kan worden beperkt tot maximaal 2 entreehuisjes waarschijnlijk op de koppen van de garage en maximaal 3 noodtrappenhuizen daartussen in.
8. In het ontwerpbestemmingsplan zal de maximale hoogtemaat voor de noodtrappenhuizen worden gesteld op 1 meter vanaf straatpeil.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het aantal entreehuizen wordt in het ontwerpbestemmingsplan beperkt tot 2. Het aantal noodtrappenhuizen wordt eveneens verminderd in het ontwerpbestemmingsplan, alsook de bouwhoogte daarvan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt geregeld dat het maximum aantal noodtrappenhuizen 3 bedraagt en dat de maximale hoogtemaat voor de noodtrappenhuizen 1 meter vanaf straatpeil is.

Thema 14: Floatlands / watertuinen

Ingediend door insprekers:

- o 37, 18a, 44

Inspraakreactie

1. Gevreesd wordt, dat de floatlands na realisatie van de garage niet terugkeren.
2. Een begripsomschrijving van 'watertuin' wordt gemist.

Beantwoording

1. Het nu geldende noch het nieuwe bestemmingsplan bieden een garantie inzake de drijvende tuinen, maar het uitgangspunt van het project is dat de drijvende tuinen terugkeren in de nieuwe situatie.
2. Het begrip 'watertuin' komt in planregels niet voor, zodat er geen reden is daarvoor in de planregels een definitie op te nemen. Dit bestemmingsplan regelt wél dat binnen de bestemming 'Water' groenvoorzieningen zijn toegelaten, waaronder vloten in de vorm van drijvende groenvoorzieningen. Daarmee worden de drijvende tuinen afdoende geregeld en ook uit de plantoelichting blijkt voldoende waar de regeling betrekking op heeft.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Thema 15: Regels (diverse)

Ingediend door inspreker:

o 9

Inspiraakreactie

1. De verbeelding voldoet in omschrijving niet aan het gestelde in lid 1.35.
2. De nauwkeurigheidsgraad van 1 meter in artikel 2.1 wordt te grof bevonden en zou op 0,3 meter gesteld moeten kunnen worden in deze moderne tijd.
3. Een maximum bouwhoogte van 3 meter voor lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer' wordt ruim voldoende geacht in plaats van 12 meter. Een maximum bouwhoogte van 3 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen de bestemming 'Verkeer' wordt ruim voldoende geacht in plaats van 5 meter.
4. Een maximum bouwhoogte van 6 meter voor lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijf' wordt ruim voldoende geacht in plaats van 10 meter. Een maximum bouwhoogte van 5 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen de bestemming 'Verkeer-Verblijf' wordt ruim voldoende geacht in plaats van 10 meter.
5. Een maximum bouwhoogte van 1 meter voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen de bestemming 'Water' wordt ruim voldoende geacht in plaats van 3 meter.
6. De afwijkingmogelijkheden in artikel 10 – Algemene afwijkingsregels zijn te ruim. Alles wordt ongeveer verdubbeld en dat geeft weinig rechtszekerheid. Concreet wordt genoemd dat een nutsgebouw mag worden vergroot van 3 meter hoog en 15 m² naar 6 meter hoog en 25 m².
7. Een afwijking van 2 meter, zoals toegestaan volgen artikel 10, sub a onder 2, is te groot en bovendien is het terrein volledig bekend.
8. Een afwijking van 2 meter, zoals toegestaan volgens artikel 10, sub a onder 4, is te groot en zou beperkt moeten worden tot 0,3 meter.
9. Het plan is opgesteld conform SVBP 2008, waarom niet alvast conform 2012?

Beantwoording

1. De opmerking is terecht, in legenda staat het jaartal 2012 niet. Dit wordt aangepast
2. Verwezen wordt naar de landelijke website 'www.ruimtelijkeplannen.nl' waarop het Stadsdeel haar bestemmingplannen moet publiceren. Die kent een nauwkeurigheid van een meter. Het stadsdeel kan daaraan niets veranderen.
3. De bestemming 'Verkeer' betreft de Albert Cuypstraat. In het geldende bestemmingsplan De Pijp 2005 geldt hier de bestemming 'Verkeersareaal'. Binnen deze bestemming geldt voor alle bouwwerken, geen gebouwen zijde een maximum bouwhoogte van 10 meter. Het regelen van lichtmasten is onnodig omdat dit straatmeubilair vergunningvrij is. Het ontwerpbestemmingsplan wordt daarop aangepast.
4. De bestemming 'Verkeer-Verblijf' betreft de Ruysdaelkade. In het geldende bestemmingsplan De Pijp 2005 geldt hier de bestemming 'Verkeersareaal'. Binnen deze bestemming geldt voor alle bouwwerken, geen gebouwen zijde een maximum bouwhoogte van 10 meter. Het regelen van lichtmasten is onnodig

- omdat dit straatmeubilair vergunningvrij is. Het ontwerpbestemmingsplan wordt daarop aangepast.
5. In het bestemmingsplan De Pijp 2005 en bestemmingsplan Water in De Pijp gold op grond van de bestemming 'Waterweg/gracht' voor alle bouwweken, geen gebouwen zijde een maximum bouwhoogte van 4 meter. Dit is nodig in het kader van nutsvoorzieningen die in de nabijheid van de Boerenwetering noodzakelijk zijn.
 6. 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.
 7. Dit betreft een standaardbepaling in zowel Stadsdeel Zuid als in andere Stadsdelen en gemeenten.
 8. Een luifel van 2 meter is niet onaanvaardbaar en is veel voorkomend.
 9. SVBP2012 is pas verplicht vanaf 1 juli 2013, bovendien was SVBP2012 in mei 2012 (landelijk) nog niet geïmplementeerd in software.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Straatmeubiliair wordt niet langer geregeld in het plan.

Thema 16: Toelichting (diverse)

Ingediend door insprekers:

- o 9, 42

Inspraakreactie

1. Wat is een op ontwikkeling gericht bestemmingsplan? Ieder bestemmingsplan is gericht op toekomstige ontwikkelingen. Graag aanpassen van de tekst.
2. In paragraaf 5.3.1. van de plantoelichting wordt melding gemaakt van het conserverende karakter van het bestemmingsplan en dat geen wateradvies ingewonnen wordt. Insprekers vragen om verheldering van deze tekst.
3. De financiële onderbouwing van de plannen voor de parkeergarage zijn geheim. Het is daarom voor ons burgers onmogelijk deze uitspraak te toetsen en daarmee worden burgers tekort gedaan.

Beantwoording

1. Sommige bestemmingsplannen zijn conserverend van aard en voorzien juist in behoud van de situatie (dit is vaak het geval in een oude binnenstad) en andere bestemmingsplannen staan ruimtelijke ontwikkelingen toe.
2. Het plan is niet conserverend van aard en er wordt wel wateradvies ingewonnen. De plantoelichting zal op dit punt worden aangepast
3. De financiële onderbouwing is niet openbaar, dit is in overeenstemming met de Wet Openbaarheid van Bestuur waarin is geregeld dat overheidsgegevens vertrouwelijk blijven indien dat van belang is voor privacy of financiële belangen

van overheid. Dat laatste is hier aan de orde. Indien er voor de Boerenweteringgarage een onttrekking van gelden is uit de (BIPV) wordt het vermeld in de begroting, die wel openbaar inzichtelijk is.

Conclusie: De inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De plantoelichting wordt aangepast conform antwoord 2.

C. NvB Inspraakreacties concept integraal programma van eisen

Er zijn 47 inspraakreacties van burgers op het voorontwerp bestemmingsplan en het concept integraal programma van eisen (IPvE) ingekomen. Enkele van de inspraakreacties zijn door meer mensen ondertekend. De inspraakreacties worden hierna puntsgewijs samengevat en voorzien van een antwoord. Het doel van het concept IPvE is een integraal overzicht te geven van de eisen die worden gesteld aan de garage en de wijze van uitvoering. Het concept IPvE is ter inzage gelegd als inhoudelijke toelichting op het voorontwerp bestemmingsplan, dat gedurende dezelfde termijn was vrijgegeven voor inspraak. Ingekomen reacties, die zowel betrekking hebben op het bestemmingsplan als het IPvE zijn behandeld in deel B. Indien de behandeling van een reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan, leidt dit ook tot aanpassing van het IPvE. In dit deel C worden de overige reacties puntsgewijs samengevat en behandeld. Omdat meerdere insprekers soms dezelfde thema's hebben ingebracht heeft de samenvatting en beantwoording van de reacties per thema plaatsgevonden.

Thema 1: Ontwerp parkeergarage Ingediend door insprekers:

- o 5, 9, 10, 18a, 43

Inspraakreactie

1. Insprekers zijn tegen de voorgenomen locaties van de in- en uitrit en de in- en uitgangen van de garage omdat ze vrezen voor een verslechtering van de leefomgeving en aantasting van het woongenot door toename van verkeer met meer dan 200% op de Ruysdaelkade, Gerard Doustraat, Frans Halstraat, Jacob van Campenstraat en de Quellijnstraat. De locaties van de in- en uitritten gaan ook voor verkeersproblemen zorgen.
2. Gevraagd wordt, hoe het kan dat er nu maximaal drie verdiepingen wordt aangehouden, terwijl eerst werd beweerd dat drie verdiepingen te duur en te risicovol zijn.
3. In de tekst van het IPvE is wisselend sprake van tenminste of ongeveer 400 parkeerplaatsen. Graag een verduidelijking over wat het nu precies is. De ervaring leert dat er steeds minder plaatsen zijn. We begonnen immers met 500-600 plaatsen voor 35 miljoen.
4. Er staat vermeld, dat de garage in theorie gebruikt kan worden voor fietsers, maar de aangehouden hellingbaan van 10% is een grote hindernis. Gevraagd wordt, hoe de toegang voor fietsers wordt opgelost en ten koste van hoeveel parkeerplaatsen dat gaat.
5. Er staat niets over de afwerking van de garage. Er is geen ruimte voor een toezichthouder getekend, een ruimte met zicht op het parkeergebeuren voor de veiligheid. Deskundigen weten, dat alleen garages die mooi geschilderd zijn,

waar klassieke muziek wordt gespeeld en waar permanent toezicht is, succesvol zijn en als veilig worden ervaren.

Beantwoording

1. In het IPvE wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het beperken van het ruimtebeslag van de in- en uitrit en de voetgangersentrees op de kade. De in- en uitgangen zijn niet op de kruispunten gesitueerd. In de verkeersstudies is aangetoond, dat de garage niet leidt tot verkeersproblemen in de buurt en dat de milieunormen niet worden overschreden. Ook komt er ruimte voor een strook waarin, aansluitend op de wensen van de bewoners en het Stadsdeel, een bomenrij wordt terug geplant.
2. Uit de constructieve haalbaarheidsstudie is gebleken dat een 3 laags garage technisch en financieel mogelijk is met een aanvaardbaar risicoprofiel op schade aan belendingen.
3. Het IPvE was inderdaad onduidelijk op dit punt. In de definitieve versie zal consequent worden gesproken van maximaal 600 parkeerplaatsen.
4. De fietsers zullen omwille van de verkeersveiligheid niet via de hellingbaan, maar met de lift of via het trappenhuis (met een fietsgoot) naar de garage kunnen. In eerste instantie wordt, binnen de financiële kaders, uitgegaan van 60 fietsparkeerplaatsen. Dit aantal kan worden uitgebreid als er meer behoefte blijkt te zijn. Het ruimtebeslag van 60 fietsparkeerplaatsen staat gelijk aan ongeveer 6 autoparkeerplaatsen.
5. Het klopt dat het concept IPvE erg summier was op dit punt. Aan het definitieve IPvE wordt een aparte paragraaf toegevoegd, die gaat over de vormgeving binnenin de garage. Een ruimte voor een toezichthouder is niet getekend omdat het toezicht (voor het borgen van de veiligheid) op afstand wordt geregeld door middel van camera's.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen. Aan het definitieve IPvE wordt een aparte paragraaf toegevoegd, die gaat over de vormgeving binnenin de garage.

Thema 2: Gebruik en beheer van de parkeergarage

Ingediend door insprekers:

- o 9, 10, 12 t/m 36, 37, 42, 43,

Inspraakreactie

1. Omwonenden zouden het zeer op prijs stellen als er – naast auto's – in de toekomstige garage ook fietsen, scooters, brommers en bakfietsen gestald kunnen worden, met als doel het verbeteren van het straatbeeld in De Pijp.
2. Gevraagd wordt, waarom de bewoners van de Ruysdaelzijde wel in de garage mogen parkeren, maar die van de Hobbemazijde niet, terwijl die net zoveel last ervaren.

3. Gevraagd wordt, hoe er voor wordt gezorgd dat er in de garage gemiddeld maar 15%-20 % bezoekers komen. Gezien de voorkeur van het Stadsbestuur om in Zuid het aantal parkeerplaatsen uit te breiden en de te verwachten grote exploitatietekorten wordt gevreesd, dat het een bezoekersgarage wordt, wat in strijd is met het stedelijk beleid.
4. De ingang van de garage bevindt zich aan de Ruysdaelkade waar ook prostituees werkzaam zijn en dus veel mannelijk bezoek rondhangt. Het is niet duidelijk hoe hiermee en met het punt van criminaliteit, veiligheid en overlast aan de kade en in de garage rekening gehouden wordt.
5. Hoe wordt de veiligheid van de garage gegarandeerd, zodat voorkomen wordt dat er een probleemplek blijkt?

Beantwoording

1. Voor binnenin de garage wordt in eerste instantie uitgegaan van 60 fietsparkeerplaatsen. Dit aantal kan worden uitgebreid als er meer behoefte blijkt te zijn. Het is op dit moment niet de bedoeling dat er ook scooters, bromfietsen en bakfietsen in de garage geparkeerd worden. Er worden door de komst van de garage wel auto parkeerplaatsen op straat opgeheven wat ten goede kan komen aan de voorzieningen voor scooters, bromfietsen en bakfietsen.
2. Bewoners van de Hobbemakade bevinden zich in een ander vergunningsgebied. Bovendien is de parkeerdruk aan die zijde van de Boerenwetering veel lager dan die in De oude Pijp. De garage is een bewonersgarage speciaal voor dit vergunningsgebied.
3. De gemeente, Dienst IVV, hanteert als uitgangspunt dat de verhouding bezoekers / bewoners in de parkeergarage ongeveer overeen moet komen met de verhouding die bij de parkeersituatie op straat optreedt. Dit komt voor de De oude Pijp neer op een percentage van 10%-20% voor bezoekers. Voor de Boerenweteringgarage wordt aangesloten bij dit uitgangspunt en circa 20% voor bezoekersparkeren aangehouden, waarop eventueel gestuurd kan worden bij de toegangscontrole.
4. In de garage worden onbevoegden (mensen zonder geldig parkeerticket of vergunning) geweerd, met bijvoorbeeld een snel sluitend vouwhek. Tevens wordt de gehele garage voorzien van camerabewaking. Verder zal bij het opstellen van de herinrichtingsplannen voor de Ruysdaelkade specifiek rekening gehouden worden met het aspect sociale veiligheid op de kade.
5. Zie antwoord thema 2.4.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen.

Thema 3: (Her) inrichting openbare ruimte - Relaties met andere projecten

Ingediend door insprekers:

2, 3, 5, 9, 11, 37, 38, 43

Inspraakreactie

1. De bomen langs de Ruysdaelkade zullen tijdens de bouw (tijdelijk) verdwijnen, dus minder groen in de buurt, terwijl daar al te weinig van is. De aantrekkelijkheid van De Pijp moet juist verbeterd worden en niet verslechterd door hoge betonnen huisjes en minder bomen.
2. Bewoners van naastgelegen panden hebben zorgen dat ze veel overlast krijgen van CO_2 uitstoot door uitlaatgassen, ook omdat er veel bomen verdwijnen, die een zuiverende werking hebben t.o.v. de CO_2 uitstoot.
3. De uitvoering van de garage bepaalt in grote lijnen de herinrichting van de Ruysdaelkade. Opgemerkt wordt, dat het vreemd is dat daar nu geen eisen aan worden gesteld. Hoe gaat de inrichting er uit zien? Een wandelboulevard is lange tijd genoemd.
4. Gevraagd wordt, wanneer het groot onderhoud aan de kademuur en wegdek Hobbemakade plaatsvindt.
5. Het gebrek aan fietsparkeerplaatsen is een groter probleem dan het parkeerprobleem en dat wordt met de komst van de garage niet opgelost, terwijl veel mensen in deze buurt fietsen. Gevraagd wordt, of er ook iets gedaan wordt aan dit probleem.
6. Ad. Paragraaf 1.4: Opgemerkt wordt, dat de relatie met andere projecten wordt gemeld, maar er wordt nagelaten om daar consequenties aan te verbinden. De bouw gelijktijdig laten plaatsvinden met andere projecten is funest voor de bereikbaarheid. Inspreker verzoekt om het opnemen van tekst, dat pas met de bouw begonnen wordt als de in paragraaf 1.4 genoemde projecten afgerond zijn.
7. Er is bezwaar tegen de voorgenomen plannen, omdat het ten koste gaat van de prachtige brede stoep aan de Ruysdaelkade, waar voetgangers riant wandelen en bewoners graag op zitten als het mooi weer is.
8. Het lijkt wel of het stadsdeel systematisch ondernemertje pest. Er zijn zorgen, dat in de toekomstige situatie toeristen minder snel de wandelroute nemen over de huidige brede stoep aan de Ruysdaelkade. Inspreker verwacht hierdoor minder klanten in de winkel. Gevreesd wordt, dat alle gezellige winkeltjes en daarmee de sfeer zullen verdwijnen.
9. Gevraagd wordt om meer informatie over de plaatsing / locatie van de ondergrondse vuilcontainers.

Beantwoording

1. Tijdens de bouwperiode zullen de bomen inderdaad grotendeels verdwijnen. In de definitieve situatie worden, volgens de richtlijnen van de Hoofdgroenstructuur, weer nieuwe bomen teruggeplaatst. Voor het behoud van de bomen langs de bouwroute, worden aan de aannemer eisen meegegeven voor het treffen van veiligheids- en beschermingsmaatregelen.
2. Zie antwoord thema 3.1. Daarbij heeft onderzoek uitgewezen dat de normen voor luchtkwaliteit door de komst van de garage niet worden overschreden. Overigens is de hoeveelheid CO_2 hierbij niet maatgevend (is geen schadelijke stof) maar bijvoorbeeld de hoeveelheden NO_2 en fijnstof wel.
3. In het IPvE wordt gewaarborgd, dat voldoende ruimte overblijft voor andere functies op de Ruysdaelkade. Het opstellen van het ontwerp van de herinrichting, zal min of meer gelijk opgaan met het ontwerp van de garage.

4. De kademuur staat geprogrammeerd voor 2018. Het wegdek van de Hobbemakade tussen de Stadhouderskade en de Ruysdaelstraat is uitgevoerd in 2002. Het gedeelte van het wegdek tussen de Ruysdaelstraat en Hillegaertstraat staat gepland van juni 2015 tot juni 2016 of van juni 2016 tot juni 2017.
5. Door de komst van de garage worden parkeerplaatsen op straat opgeheven wat ten goede kan komen aan de voorzieningen voor fietsen. Daarnaast wordt voor binnenin de garage in eerste instantie uitgegaan van 60 fietsparkeerplaatsen. Dit aantal kan worden uitgebreid als er meer behoefte blijkt te zijn.
6. Wijken moeten te allen tijde bereikbaar blijven. Het project houdt daarom zoveel mogelijk rekening met de bereikbaarheid. Om de bereikbaarheid te borgen, wordt voortdurend afgestemd met de werkzaamheden van overige projecten. In de gemeente wordt dit gecoördineerd door stadsregisseurs.
7. Het grootste gedeelte van de stoep aan de zijde van de gevels blijft ongemoeid door de plannen met de garage. Voor het terugplaatsen van alle functies in het gebied, is het wel nodig dat de stoep op sommige plaatsen wordt versmald. Waar dit precies plaatsvindt, is afhankelijk van de definitieve inrichting van de Ruysdaelkade.
8. De planvorming voor de herinrichting van de Ruysdaelkade is een apart project, dat meeloopt met het project Boerenweteringgarage. Het is de bedoeling dat beide projecten tegelijk worden opgeleverd. Bij het opstellen van het programma van eisen voor de Ruysdaelkade, worden ook de individuele wensen van belanghebbenden zoveel mogelijk meegenomen.
9. De plaatsing van de ondergrondse vuilcontainers staat gepland voor 2016 – 2017. Waar de vuilcontainers geplaatst kunnen worden, wordt nog nader onderzocht. Meer informatie over dit project is na te lezen op:
www.zuid.amsterdam.nl/projectoais

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen.

Thema 4: Watertuinen

Ingediend door insprekers:

- o 18a, 44, 37

Inspraakreactie

1. Ad. 6.2. Flora en Fauna: Drijvende tuinen worden verwijderd en nieuwe worden teruggebracht. De aanwezige tuinen lopen tegen het einde van hun levensduur. Inspreker is het niet eens met deze stelling. Sinds 2005 worden jaarlijks 10 à 15 vloten vervangen. De kosten hiervan zijn 750 euro. Dit is exclusief de kosten voor het slaan van heipalen waaraan de vloten verankerd zijn. Van de 63 vloten is nu ongeveer 15% in minder goede staat. De overige zijn minder dan zes jaar oud, terwijl de levensduur 10 à 12 jaar is. De watertuinen en voorzetoevers zijn aangelegd met subsidie van Stadsdeel De Pijp, Oud Zuid, het toenmalige DWR en het Groenfonds van de Centrale Stad. De watertuinen

- dienen als voorbeeldproject voor andere stadsdelen en worden in het boek Stadsvogels van Vogelbescherming Nederland een verrijking van het ecosysteem van de stad genoemd. De vlotten worden onderhouden door een grote groep vrijwilligers en betrokken buurtbewoners ondersteund door de inspreker. Inspreker vraagt zich af of met de term “verwijderen” wordt bedoelt dat 63 vlotten en 2 voorzetoeverers vernield worden om na oplevering van de garage vervangen te worden door nieuwe. Inspreker vindt dit kapitaalvernietiging en respectloos richting de vrijwilligers en bewoners, die al zo lang betrokken zijn bij het voortbestaan van “hun” watertuinen. Inspreker stelt voor de watertuinen tijdelijk te verplaatsen, wat behandeld wordt bij thema leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouwperiode.
2. Inspreker wil inzicht in hoe de floatlands / watertuinen in de eindsituatie teruggeplaatst worden. De verankering van de vlotten vindt nu plaats met zeven meter lange heipalen, wat in de nieuwe situatie niet meer kan. Met de bouw van het dak van de garage moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid hierop palen aan te brengen.
 3. Inspreker stelt voor de nog goede vlotten / watertuinen tijdens de bouwperiode te verplaatsen naar een andere locatie. Voor deze locatie moeten dan ontheffing bij Waternet en het AGV, maar ook een afmeerverbod aangevraagd worden. Ter bevestiging van de vlotten moeten palen geslagen worden.

Beantwoording

1. In het concept IPvE stond dit onderdeel inderdaad niet goed beschreven. Alle drijvende tuinen die nog in goede staat zijn worden tijdelijk verplaatst en weer teruggeplaatst in de definitieve situatie. Alleen de tuinen die tegen einde levensduur lopen (zo'n 15% dus) zullen worden verwijderd en daarvoor zullen nieuwe worden teruggeplaatst. In het definitieve IPvE wordt dit aangepast.
2. De drijvende tuinen worden hoe dan ook teruggeplaatst in de definitieve situatie. Het terugplaatsen of vernieuwen van de drijvende tuinen is inclusief een bevestigingsconstructie. Er zal in overleg met de beheerders worden gezocht naar een technische oplossing voor de verankering. Palen op het dak van de garage is in dit geval niet aannemelijk.
3. Zie antwoord thema 1.4. Verder zal het Stadsdeel in overleg met de insprekers de benodigde maatregelen treffen om het tijdelijk verplaatsen van de drijvende tuinen mogelijk te maken..

Conclusie:

De inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen. Alle drijvende tuinen die nog in goede staat zijn, worden tijdelijk verplaatst (inclusief bevestiging van de vlotten) en weer teruggeplaatst in de definitieve situatie.

Thema 5: Leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouwperiode

Ingediend door insprekers:

o 4, 9, 11, 18a, 12 t/m 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46

Inspraakreactie

1. Niet weer een bouwput in de buurt. We hebben inmiddels al tien jaar bouwoverlast en chaos in onze wijk. Ook ondernemers hebben het al moeilijk genoeg door de chaos rondom de andere projecten. Gevreesd wordt, dat de buurt niet meer bereikbaar is en er nog minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn als met de bouw van de garage wordt gestart wanneer andere projecten in de omgeving nog niet zijn afgerond, zoals de Noord-Zuid lijn. De Ruysdaelkade is een belangrijke ontsluitingsweg, evenals de Ferdinand Bolstraat en de Albert Cuypstraat. Het project gaat een enorm probleem veroorzaken met opstoppen door bouwverkeer etc. Voorgesteld wordt pas te starten met dit project als de andere projecten afgerond zijn.
2. Op de voorlichtingsavond is toegelicht, dat bewoners buiten de vergunning van Cition een plastic kaartje ontvangen voor gratis parkeren in de garage, wanneer er een parkeerplaats beschikbaar is. Inspreker denkt niet dat dit gaat werken.
3. Insprekers maken voor het onderhoud van de watertuinen gebruik van 3 bootjes, die aan de zuidzijde van de brug bij de eerste Jan Steenstraat afgemeerd liggen. Het onderhouden van de watertuinen aan de noordzijde van de Brandweerbrug is, wanneer doorvaart niet meer mogelijk is, alleen mogelijk als daar een vervangende steiger wordt aangelegd voor tenminste één bootje.
4. Tijdens de bouw graag een andere fietsparkeerplek dan op de kop van de eerste Jacob van Campenstraat. Mensen hebben nu al moeite om hun fiets te stallen. Graag zien de bewoners extra voorzieningen tijdens de bouw.
5. Gevraagd wordt of het qua stof en verkeersveiligheid verantwoord is om zo dichtbij de MSA school met 1000 jonge kinderen te bouwen.
6. De werktijden van 07.00 tot 19.00, tien uur per dag, vinden de insprekers niet normaal maar het absolute maximum. Acht uur is normaal. Er staat ook niets over een verbod om op zaterdag te werken.
7. Gevraagd wordt of de mogelijkheid bestaat dat de bouw vier jaar gaat duren in plaats van twee, ook door eventuele onvoorziene werkzaamheden. De bewoners van de Ferdinand Bolstraat kregen een vergoeding voor bouwleed, komt dat hier ook?
8. Een gemiddeld geluidsniveau van 80 DBA vinden insprekers te hoog tijdens de bouw. Het Amsterdams beleid is 68 DBA.
9. De eerste Jacob van Campenstraat is een doorlopende route voor toeristen van en naar musea en de Heineken-experience. Voor het bereiken van hun doel is voor hen, tijdens de bouw, een goede bewegwijzering nodig.
10. Er wordt veel geluidshinder en stofoverlast verwacht voor mensen die op het terras van het café zitten, met wellicht ook beperking van de ruimte op het trottoir.
11. Het is voor inspreker van belang, dat tijdens de bouw de Boerenwetering voor roeiboten bevaarbaar blijft, omdat de Boerenwetering als toegangsweg gebruikt wordt naar de stad ook door roeiers van andere verenigingen. Hiervoor is een breedte vereist van zes meter (afstand van blad tot blad) in plaats van de nu opgenomen 4,5 meter. Bijkomend probleem is de lengte van de versmalling. Zes meter, laat staan 4,5 meter, is te smal voor twee schepen om elkaar veilig te

passeren. Inspreker verzoekt om een verkeersregeling met stoplichten, die bediend worden met een drukknop of bewegingsmelder. Tijdens de bouw zou ook eenrichtings(vaar)verkeer ingesteld kunnen worden, maar dit is moeilijk te handhaven.

12. De garage is er pas over vijf jaar. Voorgesteld wordt tot die tijd de parkeerdruk te verlagen door minder vergunningen te verlenen dan er worden ingeleverd.
13. Insprekers maken zich zorgen over wateroverlast, het grondverzet, de grondwaterstand, het grondwaterpeil, de doorstroom van het grondwater en de bemaling tijdens de bouw.

Beantwoording

1. De start van de werkzaamheden is zodanig afgestemd op andere projecten dat de Frans Halsbuurt te allen tijde bereikbaar blijft. Hiervoor vindt voortdurend afstemming plaats tussen de verschillende projecten. Binnen de gemeente zijn er stadsregisseurs die dit coördineren. Voor het minimaliseren van de bouwoverlast wordt een zogeheten BLVC plan opgesteld. Dit plan waarborgt de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en een goede Communicatie. Uitgangspunt is verder dat de werkzaamheden afgerond zijn in 2017 wanneer de Noord – Zuidlijn opgeleverd wordt.
2. De precieze detaillering van het toelatingssysteem is een ontwerpopgave voor de aannemer. In het IPvE worden eisen gesteld aan onder andere de beschikbaarheid van het systeem bij alle weersomstandigheden en een vlotte doorstroming. Om de vlotte doorstroming te garanderen kan gebruik gemaakt worden van kentekenherkenning voor vergunninghouders. Bezoekers moeten een kaartje trekken bij een slagboom onderaan de hellingbaan.
3. Het Stadsdeel zal in overleg met de inspreker de nodige voorzieningen aanbrengen zodat onderhoud van de drijvende tuinen mogelijk is en blijft.
4. In het IPvE en BLVC plan zal worden geëist dat tijdens de bouw in de directe omgeving vervangende locaties voor fietsparkeren worden gerealiseerd.
5. Middels het luchtkwaliteitsonderzoek is aangetoond dat door het project nergens de normen voor fijnstof worden overschreden. In het BLVC plan wordt aan het borgen van de verkeersveiligheid tijdens de bouwperiode ook specifiek aandacht besteed aan de locatie MSA school. Zie antwoord thema 5.1.
6. Van 07.00 tot 19.00 is inderdaad geen 'normale' werkdag, maar zijn wel normale bouwwerktijden. Verder stond het concept IPvE ten onrechte toe, dat er standaard ook op zaterdagen kan worden gewerkt. In het definitieve IPvE wordt dit aangepast, al is er feitelijk geen 'verbod' om op zaterdag te werken.
7. Het project beoogt de overlast en de bouwtijd te minimaliseren. Onnodig verlengen van de bouwtijd past niet in dat streven. Indien er onverwacht toch vertraging of andere overlast is, is sinds 2012 de nadeelcompensatieregeling van kracht, wat indien van toepassing mogelijkheden biedt voor de betrokkenen.
8. De uitvoering vindt plaats volgens de richtlijnen van het beleid. Wanneer de richtlijnen worden overschreden, is indien van toepassing de nadeelcompensatieregeling van kracht.
9. De bewegwijzering tijdens de bouwperiode moet inderdaad goed worden geregeld. In het IPvE en het BLVC plan zullen hieraan eisen worden gesteld conform gemeente beleid op dit punt.

10. Middels het luchtkwaliteitsonderzoek en geluidsonderzoek is aangetoond, dat door het project nergens de normen worden overschreden.
11. Om de overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken, heeft het de voorkeur dat er zoveel mogelijk vanaf het water wordt gebouwd. Naast de bouwkuip in/op het water is op het water en/of op de kade ruimte nodig voor vrachtauto's die moeten laden en lossen en (draaicirkels van) kranen. Het is daarom niet mogelijk het gehele doorvaartprofiel te handhaven ter plaatse van de projectlocatie. Op dit moment, in deze fase van het project is het uitgangspunt dat de door de beheerder (Waternet) vereiste minimum doorvaartbreedte van zeven meter wordt aangehouden. Als de bouwpartij wil overgaan tot een volledige stremming van de doorvaart gedurende (een deel van) de bouwperiode of tot een doorvaartbreedte smaller dan zeven meter, dan moet daarvoor een gedetailleerd plan ter goedkeuring aan Waternet worden voorgelegd, waarin aspecten als bijvoorbeeld een eenrichtings(vaar) verkeersregeling opgenomen zijn. De planning dient dan te worden afgestemd op andere werkzaamheden op/in het water en in overleg met direct gedupeerden moeten maatregelen worden getroffen.
12. Er worden nu al minder vergunningen verleend. De wachlijsten worden hierdoor wel langer.
13. Voor de werkzaamheden worden vergunningen aangevraagd. Bevoegde instanties toetsen bij het verlenen van de vergunningen of de werkzaamheden voldoen aan de eisen. Mede voor de vergunningaanvraag worden ook diverse vooronderzoeken verricht, die moeten aantonen wat de consequenties van de voorgenomen werkzaamheden zijn voor de omgeving. Wanneer de consequenties niet voldoen aan de voorwaarden, wordt er geen vergunning verleend.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen. In het definitieve IPvE wordt niet toegestaan dat er standaard ook op zaterdagen wordt gewerkt.

**Thema 6: Risico's - schade
Ingediend door insprekers:**

- o 1, 3, 6, 12 t/m 36, 18a, 37, 38, 40, 42, 43, 45, 47

Inspraakreactie

1. Gevreesd wordt, dat de garagebouw en het daarna toegenomen verkeer voor schade aan belendende panden zorgt. Insprekers verzoeken de reikwijdte van de potentiële schade, de wijze waarop bouwschade wordt voorkomen en de wijze waarop de schade wordt gemonitord inzichtelijk te maken. Graag betrokkenheid bij vooronderzoeken inclusief omkering bewijslast bij schade vrijwaring door gemeente. Worden nulmetingen gedaan en gedeeld?
2. De aannemer krijgt toestemming om tot zeer dicht bij de westelijke oever van de Boerenwetering te bouwen. Gevreesd wordt, dat dit verregaande gevolgen heeft

voor de grondwaterstroming, het grondwaterpeil en daarmee de funderingen. Aantasting van fundering vindt plaats na zes weken droogstand. Dit hoeft niet om een aangesloten periode te gaan. De huizen zijn in de aanpalende buurt zo'n 100 jaar oud en er zijn vast al talloze (veelal niet geregistreerde) periodes van droogstand geweest waarbij aantasting heeft plaatsgevonden. Daar kan de overheid niet voor aansprakelijk worden gesteld, neemt inspreker aan, maar het wordt anders wanneer bij vergunningverlening voor de garage de cumulatie van droogstand van funderingen niet in de overwegingen wordt betrokken. Huiseigenaren zijn verantwoordelijk voor de staat hun funderingen, maar deze redenering gaat niet op als de vergunningverlener nalatig is geweest bij het bewaken van de grenzen van de periode van de maximale toegestane cumulatieve droogstand. Dan is de overheid direct betrokken en aanspreekbaar t.a.v. nalatigheid op dit punt. Opgemerkt wordt verder, dat de vergunningverlener ook met de kennis van nu rekening dient te houden met de meteorologische omstandigheden die in het verleden van invloed zijn geweest op de grondwaterstand.

3. Er wordt gevraagd waarom er zo weinig begroot is voor schadevergoedingen ter compensatie van verzakkingen etc.
4. Het alternatief om de garage in het noordelijker deel van de Boerenwetering te situeren is ter zijde geschoven vanwege het (nog) grotere aantal monumenten aldaar, hetgeen zou betekenen dat meer veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen. Gevraagd wordt wat de onderbouwing / motivering is, dat deze veiligheidsmaatregelen voor de iets zuidelijker gelegen huizen niet nodig worden geacht, terwijl ze wel op dezelfde afstand van de garage staan.

Beantwoording

1. Om het risico van verzakkingen te minimaliseren wordt de parkeerbak op voldoende afstand van de Ruysdaelkade gesitueerd en worden eisen gesteld aan bouwmethode. Daarnaast moeten de funderingen van de panden aan de Ruysdaelkade en de zijstraten van goede kwaliteit zijn. Stadsdeel Zuid meet periodiek de stand van de panden in het stadsdeel. Panden kunnen in de loop van tijd namelijk verzakken en de gemeente wil dit tijdig signaleren. Dit gebeurt standaard via meetbouten, die aan meerdere gevels gevestigd zijn. Voor het project Boerenweteringgarage zijn extra meetbouten geplaatst. De meetboutgegevens van alle wijken zijn openbaar en in te zien op de hoofdpagina van stadsdeel Zuid.

http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen_en/bouwen/funderingen_in/

Op basis van de conclusies uit de meetboutonderzoeken is bij een twintigtal panden aan de Ruysdaelkade een matig tot slechte fundering geconstateerd. Bij deze panden is aanvullend onderzoek uitgevoerd in de vorm van een vloerwaterpassing en of het graven van een inspectieput. Wanneer alle gegevens over de funderingen zijn verzameld, wordt een verantwoord oordeel geveld over de kwaliteit van de funderingen langs het tracé en de mogelijke gevolgen van de bouw van de garage op de funderingen. De funderingsgegevens van de vloerwaterpassingen en de inspectieputten worden na goedkeuring van de pandeigenaren openbaar gemaakt op de projectpagina van de Boerenweteringgarage.

2. Ook bij de westelijke oever van de Boerenwetering, aan de zijde van de Hobbemakade, worden de funderingen van de panden gemonitord met meetboudonderzoeken. Daarnaast is onderzoek verricht naar de grondwaterstroming, waarin ook de meteorologische aspecten zijn meegenomen. Op basis van de onderzoeken zijn eisen geformuleerd in het IPvE zodat de bouw van de garage geen nadelige gevolgen heeft voor de funderingen.
3. In de kostenraming zijn posten voor planschade en bouwschade opgenomen. Door middel van een risico inventarisatie is de omvang van de schade ingeschat, zodat er een bedrag van voldoende hoogte opgenomen is in de kostenraming.
4. De genoemde veiligheidsmaatregelen zullen ook op de huidige projectlocatie worden getroffen. De redenen om de garage niet in het noordelijk gelegen rak te situeren zijn beschreven in de afwegingsnotie (d.d. 14-09-2011). Het gaat om uiteenlopende redenen, onder andere op gebied van kosten, verstoring Hoofdnet auto, stedenbouwkundige argumenten en de staat van de panden die eraan gelegen zijn.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen.

Thema 7: Communicatie - Procedures

Ingediend door insprekers:

- o 7, 9, 11, 12 t/m 36, 40, 42, 43, 47

Inspraakreactie

1. Verzoek om meer openheid van documenten direct via de internetsite en verbeteren van de zoekroute naar informatie op internet.
2. Gevreesd wordt voor schade aan belendende panden. Insprekers verzoeken de wijze waarop bouwschade wordt voorkomen en gemonitord inzichtelijk te maken. Graag uitslagen van de metingen naar verzakking / fundering nu en tijdens de bouw.
3. Het stadsdeel stelt, dat bewoners via een brief zijn geïnformeerd over de voorgenomen (funderings)onderzoeken. Gevraagd wordt of er geen funderingsonderzoeken (of andere voorzorgsmaatregelen) worden uitgevoerd bij panden van bewoners die deze brief niet hebben ontvangen.
4. Er zijn informatiebijeenkomsten geweest, maar er is nooit een inspraakbijeenkomst geweest. Feitelijk hebben we alleen kunnen inspreken over de kleur en vorm van de toegangshuisjes, maar de vraag of er een garage moet komen is nooit gesteld. Bewoners in deze buurt zijn vooral tegen de aanleg van de garage. Gevraagd wordt wanneer er een betrouwbare enquête wordt gehouden.
5. Er wordt niet voldoende aangegeven of, hoe en wanneer inspraak tegen de vergunningverlening van de garage mogelijk is.
6. Gevraagd wordt waarom alles zo laat mogelijk in procedure is gezet, wat resulteert tot veel beroepen en zienswijzen.

7. De voorgenomen besluitvorming komt gebrekkig tot stand. Dat een medewerker van de gemeente uitspreekt op de informatieavond dat men hier Oud Zuid bewust zoveel mogelijk buiten houdt, verdient geen schoonheidsprijs.
8. Herinrichting Ruysdaelkade graag tijdig ter inspraak brengen.
9. Café ondernemer geeft aan niet goed geïnformeerd te zijn, terwijl dat wel beloofd was en behoefte aan is. Informatie bijeenkomsten bij buurtverenigingen en of ondernemersverenigingen hebben ze niet bijgewoond, omdat ze daar geen deel van uitmaken. Opgemerkt wordt, dat er meer ondernemers zijn zoals zij, die apart geïnformeerd moeten worden.

Beantwoording

1. Het Stadsdeel probeert zoveel mogelijk mensen te bereiken via huis-aan-huis brieven, mailingen, artikelen in de stadsdeelkrant en de aparte projectpagina op de website van Stadsdeel Zuid. Het projecttraject is transparant. Onderzoeksgegevens en overige documenten zijn en worden openbaar gemaakt op de projectpagina:
http://www.zuid.amsterdam.nlwonen_en/wegen_en_verkeer/parkeergarage/. Uitzondering hierop vormt de inkoopstrategie, vanwege het nog te volgen aanbestedingstraject. Tijdens georganiseerde informatieavonden en inspraakavond, in mailingen en op de webpagina zijn en worden per planfase data vermeld waarop mensen hun visie kunnen geven of bezwaar kunnen maken
2. Zie antwoord thema 6.1.
3. Ja dit klopt, bij de overige panden is geen reden om aan te nemen dat de funderingen mogelijk matig tot slecht zijn. Het Stadsdeel heeft dit bepaald aan de hand van de uitkomsten van de zogenaamde meetboutgegevens, die periodiek worden verwerkt door het stadsdeel. Zie antwoord thema 6.1. De onderzoeksgegevens zijn openbaar beschikbaar waardoor het ook controleerbaar is voor bewoners.
4. Formele inspraak is alleen mogelijk op daarvoor door de wet of het beleid van het Stadsdeel aangewezen momenten, waarvan deze inspraakperiode er één is, maar ook tijdens informatie bijeenkomsten worden de reacties van bewoners behandeld en meegenomen bij de verdere planvorming. De keuze voor een traditionele garage wordt mede gestaafd door het draagvlak onderzoek dat uitgevoerd is in juni 2011. Uit het draagvlak onderzoek komt naar voren dat een meerderheid van de respondenten een garage als een goede oplossing ziet voor de parkeerproblemen in de wijk.
5. Bezwaar tegen een vergunningverlening is altijd mogelijk. Een vergunningaanvraag voor de bouw van de garage is echter pas mogelijk na vaststelling van het bestemmingsplan door de Stadsdeelraad in 2013. Per planfase worden de inspraak / beroep momenten duidelijk vermeld op de projectpagina van de Boerenweteringgarage. Zie antwoord thema 7.1.
6. De procedures en termijnen rondom inspraakmogelijkheden betreffende het voorontwerp bestemmingsplan zijn wettelijk bepaald, waar het stadsdeel niet van af kan wijken. Het IPvE en het voorontwerp bestemmingsplan zijn tijdens deze inspraakperiode samen ter inzage gelegd opdat beide producten optimaal op elkaar afgestemd worden.

7. Dit berust op een misverstand. Indien de inspreker dit zo verstaan heeft, was het zeker niet hetgeen de medewerker heeft willen mededelen. Het Stadsdeel wil de bewoners en belanghebbenden nu maar ook tijdens de bouw juist optimaal informeren en mogelijkheden geven om hun wensen kenbaar te maken. De overlast wordt zo beperkt mogelijk gehouden.
8. Er komen voor bewoners/ belanghebbenden ook in een vroeg stadium van de planvorming zeker veel gelegenheden om te reageren op de voorgenomen plannen.
9. Er zijn inderdaad diverse bijeenkomsten geweest bij buurtverenigingen en ondernemersverenigingen. Daarnaast heeft het Stadsdeel ook getracht iedereen te bereiken met bewonersbrieven, mailingen en artikelen in de stadsdeelkrant. Het Stadsdeel vindt het erg vervelend, dat desondanks toch niet iedereen goed geïnformeerd is. Met de ondernemers wordt in het vervolg ook direct contact opgenomen.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding tot van het integraal programma van eisen.

Thema 8: Diversen

Ingediend door insprekers:

- o 8, 9, 11, 12 t/m 36, 18a, 37, 38, 39, 42, 43, 45, 46, 47

Inspiraakreactie

1. Ad. Paragraaf 1.3. Er is bezwaar tegen de beschrijving van het doel van de garage. De garage biedt namelijk geen mogelijkheid tot verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte, maar is zelfs schadelijk voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid zowel tijdens de bouw als in gebruik. Een parkeergarage verhoogt de verkeersintensiteit op de Ruysdaelkade en zolang de herinrichting van de Ruysdaelkade niet valt onder het besluit voor de aanleg van de parkeergarage, is het geen echte doelstelling van dit project om de leefbaarheid van de openbare ruimte te verbeteren.
2. Ad. Paragraaf 1.3. Inspreker verzoekt ook de locaties waar parkeerplekken worden opgeheven te vermelden. Nu wordt bij de vermelde opheffingsnorm van 2:1 dit niet vermeld en kan de garage als compensatie voor het opheffen van parkeerplaatsen in het gehele stadsdeel dienen in plaats van alleen binnen het gebied V24b en V24c.
3. Er is bezwaar tegen het toewijzen van budget uit het BIPV aan de Boerenweteringgarage conform Beleidsnota Parkeren in Zuid uit mei 2011 omdat hierna in juni 2011 het rapport Meting parkeerdruk en Capaciteit is uitgebracht. Dit rapport zou aanleiding moeten geven om de uitbreiding van de Marie Heineken garage voorrang te geven. De extra parkeerplaatsen voor gebied 2 zie rapport Meting Parkeerdruk en Capaciteit Stadsdeel Zuid juni 2011, ook bekend als gebied V24b, betekent een verlaging van de netto algemene parkeerdruk van 91% naar 76% in de avonduren en overdag. Voor de gehele "Oude Pijp" betekent dit een verlaging van 89% naar 71% overdag en van 82% naar 78% in de avonduren.

4. Betwijfeld wordt of de eerdere aannames die zijn gemaakt voor het plan omtrent bewoners/bezoekersaantallen, parkeerdruk en verkeersintensiteit nog actueel zijn.
5. Ad. Paragraaf 1.5. Bij de eisen ontbreken zekerheden en een basis waarmee belanghebbenden controle kunnen uitoefenen op zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. De verplichtingen van de opdrachtgever naar belanghebbenden zijn niet beschreven.
6. Gevreesd wordt, dat het moeilijk te controleren is of de aannemer zich aan de vastgestelde normen houdt.
7. Uit de documentatie blijkt dat het stadsdeel nog niet veel inzicht heeft in de financiële en technische risico's van de aanleg. Er moet nog nader onderzoek worden verricht en het hangt ook af van de te hanteren bouwmethode van de aannemer. Inspreker wil graag nu inzicht in de risico's, zodat ook duidelijk is wat de risico's voor de burgers zijn.
8. Wat zijn de kosten voor één parkeerplek in de garage?
9. Gevraagd wordt, hoe budgetoverschrijding wordt voorkomen.
10. Insprekers zijn tegen de bouw van de Boerenweteringgarage en verzoeken het bestuur te stoppen met dit project en het "oormerk" van het geld af te halen zodat de 35 miljoen euro aan nuttigere zaken kan worden besteed.
11. Ondernemer aan de Ruysdaelkade is tegen de bouw van de garage omdat er dan geen mogelijkheid meer is voor het parkeren van de auto voor de deur en het laden/lossen van zware materialen, die nodig zijn voor het bedrijf.
12. Café ondernemer voorziet een knelpunt met de routing in de toekomstige situatie. Het verkeer, dat uit de garage rijdt, zal een opstopping veroorzaken bij het afslaan naar de Hobbemakade vóór hun terras. Automobilisten kunnen zijstraten inrijden als er een rij staat op de Ruysdaelkade.
13. Gevraagd wordt, waarom het IPvE, als het bestemd is als toelichting op het bestemmingsplan, niet opgenomen is in het bestemmingsplan.
14. In het bestemmingsplan staat: Waternet heeft ontheffing verleend voor de marge tussen de vaste waterbodem en de bovenkant van de constructie zodat een marge van 0,9 moet worden aangehouden. In het IPvE staat echter 0,5. Graag en toelichting.
15. Gevraagd wordt, hoe groot het doorvaartprofiel van de Boerenwetering in de eindsituatie wordt, er staat in het IPvE nu x meter, dat is erg vaag.
16. Gevraagd wordt, hoe groot de veiligheidszone rond het diepriool moet zijn.

Beantwoording

1. Met verbetering van de bereikbaarheid wordt bedoeld het verlagen van de parkeerdruk door extra parkeerplaatsen te creëren, waardoor mensen makkelijker en sneller een lege parkeerplaats kunnen vinden. Met verbeteren van de openbare ruimte wordt bedoeld het creëren van ruimte door 'blik van straat' te halen en in de garage te laten parkeren. Beide doelen kunnen worden bereikt door de komst van de Boerenweteringgarage.
2. De exacte locaties waar de parkeerplaatsen op straat zullen worden opgeheven zijn voor een groot deel nog niet bekend. Deze hangen af van diverse herinrichtingsplannen in de omgeving. Deze plannen zullen direct na het Investeringsbesluit verder worden geconcretiseerd. Wat wel al zeker is, is dat de

- parkeerplaatsen langs de Ruysdaelkade tussen de Brandweerbrug en de Diamantbrug zullen worden opgeheven.
3. Voor de beoordeling van de parkeerdruk wordt vooral gekeken naar de Bruto Algemene Parkeerdruk (BAP), omdat daarin ook de foutparkeerders zijn meegenomen. Dit in tegenstelling tot de Netto Algemene Parkeerdruk (NAP). De foutparkeerders (veelal auto's die dubbel geparkeerd staan of op de stoep staan) zijn een indicatie van de moeite die het kost om een (legale) parkeerplaats te vinden en dus van de parkeerdruk. De BAP is in de buurten 1, 3 en 4 uit het aangehaalde parkeeronderzoek in de avonduren (ruim) boven de 95%. In buurt 2 is de BAP 's avonds 91%. Indien extra parkeercapaciteit kan worden gevonden in de Marie Heinekengarage (die ligt in gebied 2) zal hier de parkeerdruk verder verlagen. Het Stadsdeel sluit op dit moment nog niets uit. Parallel aan het onderzoek naar de haalbaarheid van het Boerenweteringproject worden ook de mogelijkheden geïnventariseerd van koop of huur in andere bestaande garages. Het bestuur krijgt in december 2012 een voorstel voor het investeren in één of meerdere locaties voorgelegd. De capaciteit voor vergunninghouders in de Marie Heinekengarage is echter kleiner. Naar verwachting zullen de parkeerdruk in gebieden 3 en vooral 4 te hoog blijven. De Boerenweteringgarage ligt hiervoor ook gunstiger dan de Marie Heinekengarage.
 4. Het laatste parkeerdrukonderzoek stamt uit 2011 en het verkeersonderzoek is in 2012 geactualiseerd. Deze zijn dus actueel.
 5. Zekerheden en een basis waarmee belanghebbenden controle kunnen uitoefenen op de opdrachtgever worden in het proces van vergunningverlening geborgd. Door bevoegde instanties (zoals bijvoorbeeld Bouw en Woningtoezicht) wordt verder nauwkeurig toegezien op de juiste naleving van de werkzaamheden waarvoor vergunning is verleend. Voor wat betreft de controle mogelijkheden op de opdrachtnemer (de aannemer) wordt gemeld, dat de eisen contractueel nauwkeurig worden vastgelegd. Een door het Stadsdeel Zuid in te huren contractmanager heeft tot taak te bewaken dat de aannemer zich aan het contract houdt.
 6. Zie antwoord thema 8.5.
 7. In het Investeringsbesluit wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de financieel technische risico's en worden ook de beheersmaatregelen beschreven, die opgesteld zijn om de risico's te beheersen. Daarnaast hebben twee onafhankelijke bureaus een 'second opinion' uitgevoerd op de constructieve oplossing en op de financiële en technische risico's.
 8. De financiële aspecten zijn niet openbaar op grond van het feit, dat openbaarheid van de financiële aspecten de marktpositie van het stadsdeel kan schaden. Het stadsdeel gaat na het Investeringsbesluit een aanbestedingstraject in. De onttrekking van de gelden uit het BIPV wordt opgenomen in de begroting, die wel openbaar is.
 9. De beoogde inkoopstrategie, die gericht is op het maken van resultaatafspraken in plaats van inspanningsverplichtingen heeft tot doel de kans op budgetoverschrijding tot een minimum te beperken.

10. Dit is een politiek besluit van de Stadsdeelraad. Bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten is door het Stadsdeel besloten de parkeergarage te willen bouwen.
11. De herinrichting van de Ruysdaelkade vindt aansluitend plaats op het project Boerenweteringgarage. Hierbij worden ook de wensen van individueel belanghebbenden zoveel mogelijk meegenomen. Er zal ruimte blijven bestaan voor speciale parkeerlocaties voor laden/losssen en minder validen.
12. De effecten van de gebruikers van de garage op het overige verkeer zijn onderzocht in een verkeersstudie (incl. een schouw). Op basis van deze verkeersstudie (incl. schouw) blijkt dat de garage geen verkeersproblemen veroorzaakt. Vooruitlopend op de resultaten van deze onderzoeken heeft het stadsdeel besloten om desondanks voorzorgsmaatregelen te nemen. De locaties van de in- en uitgang worden om opstoppen te voorkomen verder v/d kruispunten met de Hobbemakade en de Albert Cuypstraat gesitueerd en bij de garage moet er ruimte zijn voor een opstelstrook voor wachtende auto's , zodat rijvorming / opstopping wordt voorkomen.
13. Het IPvE en het Bestemmingsplan zijn twee afzonderlijke documenten. Het bestemmingsplan is een juridisch bindend document en heeft daardoor een grote (publiekrechtelijke) betekenis. De procedure tot het nemen van een besluit over het bestemmingsplan is dan ook wettelijk bepaald en de procedure is met waarborging van rechtsbescherming van belanghebbenden omgeven, waardoor het ook apart van het IPvE wordt opgesteld. Het IPvE is een 'beleidsstuk' dat het stadsdeel gebruikt voor haar eigen verdere voorbereiding van de aanbesteding en heeft op zichzelf geen verdere (juridische) consequenties voor burgers en bedrijven in de omgeving van de projectlocatie.
14. Het concept IPvE is op dit punt inderdaad niet helder. Het gaat erom dat de bovenkant van de garage op minimaal 3,4 meter onder NAP moet liggen. In het definitieve IPvE wordt dit beter omschreven.
15. Hierover bestond bij de opstelling van het concept IPvE nog geen uitsluitel. Inmiddels is dat er wel. De doorvaartbreedte blijft in de eindsituatie gelijk aan de huidige situatie. Dit wordt opgenomen in het definitief IPvE.
16. 1 meter

Conclusie:

De inspraakreactie geeft wel aanleiding tot aanpassing van het integraal programma van eisen. In het definitieve IPvE wordt opgenomen dat de doorvaartbreedte in de eindsituatie gelijk blijft aan de huidige situatie.

22 oktober 2012

Boerenweteringgarage – Nota van Beantwoording
Voorontwerp bestemmingsplan en concept IPvE 2012