



Jaar 2015
Afdeling 3A
Nummer 138/626
Publicatiedatum 10 juli 2015
Agendapunt 23
Datum besluit B&W 2 juni 2015

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 2 juni 2015
(Gemeenteblad afd. 1, nr. 626),

Besluit:

1. het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013, bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting met identificatienummer NL.IMRO.0363 K1301BPSTD-VG01, in elektronische en analoge vorm vastgesteld op 25 september 2013 in navolging van de (tussen)uitspraak van de Raad van State d.d. 29 april 2015 op gebreken te herstellen en in analoge en elektronische vorm gewijzigd vast te stellen als het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013, bestaande uit de verbeelding en regels vergezeld en vergezeld van een toelichting met identificatienummer NL.IMRO.0363 K1301BPSTD-VG02, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruikgemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie 11 januari 2012, met dien verstande dat de planregels als volgt zijn gewijzigd:
 - a. artikel 10, onder a, sub 1, komt te vervallen, waardoor artikel 10, onder a, sub 2, vernummerd wordt tot artikel 10, onder a, sub 1, en als volgt wordt gewijzigd:
"het bouwen van ventilatievoorzieningen met een maximumbouwhoogte van 5 meter en een maximaal oppervlak van 2 m² per ventilatievoorziening, met dien verstande dat het totaal oppervlak van ventilatievoorzieningen dat met toepassing van deze afwijking wordt toegestaan niet meer bedraagt dan 16 m²";
 - b. artikel 10, onder a, sub 3, wordt vernummerd tot artikel 10, onder a, sub 2;
2. geen exploitatieplan vast te stellen;

Jaar 2015
Afdeling 3A
Nummer 138/626
Datum 10 juli 2015

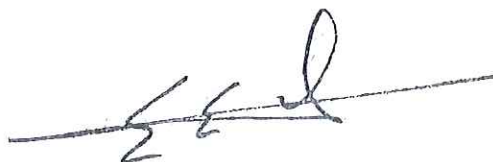
Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Raadsbesluit

R

3. het college te machtigen om namens de gemeenteraad, na toezending van dit vaststellingsbesluit, indien nodig een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarbij verzocht zal worden zo spoedig mogelijk de bij de tussenuitspraak toegekende schorsende werking op het op 25 september 2013 vastgestelde bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 op te heffen.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 1 juli 2015.*

De voorzitter



mr. E.E. van der Laan

De raadsgriffier



mr. M. Pe



Voordracht voor de raadsvergadering van

1 en 2 juli 2015

Jaar 2015
Afdeling 1
Nummer 626
Publicatiedatum 24 juni 2015
Agendapunt 23
Datum besluit B&W 2 juni 2015

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

besluit

1. het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013, bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld van een toelichting met identificatienummer NL.IMRO.0363 K1301BPSTD-VG01, in elektronische en analoge vorm vastgesteld op 25 september 2013 in navolging van de (tussen)uitspraak van de Raad van State d.d. 29 april 2015 op gebreken te herstellen en in analoge en elektronische vorm gewijzigd vast te stellen als het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013, bestaande uit de verbeelding en regels vergezeld en vergezeld van een toelichting met identificatienummer NL.IMRO.0363 K1301BPSTD-VG02, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootschalige Basiskaart Amsterdam, versie 11 januari 2012, met dien verstande dat de planregels als volgt zijn gewijzigd:
 - a. artikel 10 onder a, sub 1 komt te vervallen, waardoor artikel 10 onder a sub 2 vernummerd wordt tot artikel 10 onder a, sub 1 en als volgt wordt gewijzigd:

“het bouwen van ventilatievoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 5 meter en een maximaal oppervlak van 2 m² per ventilatievoorziening, met dien verstande dat het totaal oppervlak van ventilatievoorzieningen dat met toepassing van deze afwijking wordt toegestaan niet meer bedraagt dan 16m²”;
 - b. artikel 10 onder a, sub 3 wordt vernummerd tot artikel 10 onder a sub 2;
2. geen exploitatieplan vast te stellen;
3. het college te machtigen om namens de gemeenteraad, na toezending van dit vaststellingsbesluit, indien nodig een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarbij verzocht zal worden zo spoedig mogelijk de bij de tussenuitspraak

toegekende schorsende werking op het op 25 september 2013 vastgestelde bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 op te heffen.

Wettelijke grondslag

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

Bestuurlijke achtergrond

Het bestemmingsplan

Op 25 september 2013 heeft de voormalige deelraad van Stadsdeel Zuid het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 vastgesteld. Dit bestemmingsplan maakt een parkeergarage van 600 parkeerplekken mogelijk voor hoofdzakelijk bewoners en in mindere mate bezoekers aan de noordwestelijke rand van de Pijp en maakt tevens de vernieuwing van de Brandweerbrug mogelijk.

De garage is geprojecteerd onder de Boerenwetering, noordelijk van de Diamantbrug en zuidelijk van de Brandweerbrug. De garage wordt gerealiseerd om in de Oude Pijp de parkeerdruk te verlagen en ruimte op straat te creëren om vooral in de Frans Halsbuurt de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De voormalige stadsdeelraad heeft daarvoor op 19 december 2012 het Investeringsbesluit Boerenweteringgarage genomen.

Na de realisatie van de parkeergarage worden maximaal 300 parkeerplaatsen op straat opgeheven. De hierdoor vrijkomende ruimte wordt benut voor functies als fietsparkeren, groen, ruimte voor voetgangers en ondergrondse afvalcontainers. Herinrichting van de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt, als gevolg van opheffing van de maximaal 300 parkeerplaatsen op maaiveld niveau, gebeurt na realisatie van de garage.

Beroep en uitspraak Raad van State

Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan is door een tweetal partijen (bestaande uit meerdere personen) beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State). De zitting ter behandeling van de ingestelde beroepen heeft op 6 januari 2015 plaatsgevonden.

Op 29 april 2015 heeft de Raad van State tussenuitspraak gedaan. De Raad van State heeft in deze uitspraak overwogen dat de meeste onderdelen van het beroep falen. Wel heeft de Raad van State enkele gebreken in het bestemmingsplan geconstateerd die hersteld moeten worden. Hiervoor heeft de Raad van State toepassing gegeven aan de zogenoemde bestuurlijke lus. De Raad van State heeft de Gemeenteraad opgedragen om deze gebreken binnen 26 weken na verzending van de uitspraak te herstellen in het eerder vastgestelde bestemmingsplan, zonder dat de gehele bestemmingsplanprocedure opnieuw doorlopen hoeft te worden.

De door de Raad van State geconstateerde gebreken hebben betrekking op:

- I. het inzichtelijk maken in de waterparagraaf van:
 - o wat de gevolgen zijn van de uitvoering van het plan voor de slecht doorlatende laag;
 - o wat de gevolgen zijn van het plan voor de grondwaterstanden aan de westzijde van het plangebied uitgaande van de maximale mogelijkheden

-
- van het plan – dus indien de garage tegen de Hobbemakade wordt gerealiseerd in plaats van 5 à 6 meter van de Hobbemakade af;
- II. motivering aanleveren voor de gebruikte bouwhoogten en vloeroppervlaktes zoals opgenomen in de algemene afwijkingsregels genoemd in artikel 10 onder a sub 1 en 2 dan wel een andere planregeling op dit onderdeel vast te stellen.

De Raad van State heeft met haar tussenuitspraak tegelijkertijd bepaald dat haar tussenuitspraak een schorsende werking heeft. Dat wil zeggen dat het bestemmingsplan niet in werking is getreden totdat de Raad van State een eindspraak heeft gedaan. Met de voorliggende vaststelling wordt uitvoering gegeven aan de (tussen)uitspraak van de Raad van State binnen de gestelde termijn.

Vertragingsschade

Ter informatie wordt nog het volgende meegegeven als achtergrondinformatie. De beroepsprocedure van dit bestemmingsplan duurt lang. In 2014 heeft stadsdeel Zuid de Raad van State verzocht om versnelde behandeling, maar dit verzoek is door de Raad van State afgewezen.

De gemeente heeft op 23 januari 2014 een contract gesloten met de opdrachtnemer die volgde uit de doorlopen aanbesteding voor het ontwerp en de realisatie van de parkeergarage. In dit contract zijn ook afspraken gemaakt over de voorbereiding van de uitvoering (o.a. inrichten bouwterrein) en de planning van de uitvoering. Er is mogelijk sprake van vertragingsschade die voor rekening zou kunnen komen van de gemeente. De opdrachtnemer dient in dat geval de aard en omvang van de geleden schade te onderbouwen en te bewijzen. Tot op heden is nog geen schadeclaim ingediend.

Het is van groot belang dat de gemeente het gedeelte van het proces waar zij zelf invloed op heeft, zo optimaal mogelijk benut en zo spoedig mogelijk tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 overgaat.

Voor de goede orde wordt verder opgemerkt dat hierbij niet alleen het financiële belang zwaar weegt. In de komende jaren wordt veel geïnvesteerd in het verbeteren van de kwaliteit van de leefbaarheid in de directe omgeving van de parkeergarage. De realisatie van de parkeergarage heeft samenhang met de uitvoering van diverse andere projecten in de Oude Pijp zoals o.a. renovatie van de Brandweerbrug en de herinrichting van de Frans Halsbuurt. Er wordt nu eveneens vertraging in de uitvoering van deze projecten opgelopen.

Om de (bouw)overlast voor de buurt te beperken is het daarbij uitgangspunt dat de garage uiterlijk 1 juli 2017 is gerealiseerd. Omwonenden ondervinden nu al overlast, aangezien er momenteel al sprake is van een ingericht bouwterrein voor de realisatie van de garage ter plaatse. Voorgaande betekent eveneens dat vanuit een breder maatschappelijk belang dan alleen de garage zelf, zwaar gewicht moet worden toegekend aan de spoedige vaststelling van het bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013.

Onderbouwing besluit

Ad 1 – Gewijzigde vaststelling

In navolging van de (tussen)uitspraak van de Raad van State worden de geconstateerde gebreken hersteld door wijziging van enkele planregels. Deze wijzigingen worden hieronder per onderwerp onderbouwd.

- *Afwijkingsregels*

De Raad van State heeft overwogen dat de raad onvoldoende heeft gemotiveerd waarom de bouwmogelijkheden die ingevolge artikel 10, onder a, sub 1 en 2, van de planregels bij afwijkingsmogelijkheid zijn toegestaan, noodzakelijk zijn binnen het plangebied.

Het gaat hier om bouwmogelijkheden (in een binnenplanse afwijkingsregel) voor nutsvoorzieningen, openbare toiletvoorzieningen, gedenktekens, fonteinen, plastieken, beeldende kunst en kunstobjecten, vrijstaande muren, straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, bruggen en andere waterbouwkundige constructies, ondergrondse vuilstortcontainers en ventilatievoorzieningen.

De enkele toelichting van de raad ter zitting bij de Raad van State dat de afwijkingsbevoegdheden in dit artikel enige flexibiliteit bieden bij het ontwerp van de voorziene bouwgarage acht de Raad van State onvoldoende. Hierbij betreft de Raad van State dat de bouwmogelijkheden die bij afwijkingsmogelijkheid zijn toegestaan, niet gering zijn.

De Raad van State heeft naar aanleiding hiervan overwogen dat de raad artikel 10, onder a, sub 1 en 2, van de planregels heeft vastgesteld zonder dat dit besluitonderdeel berust op een deugdelijke motivering en heeft de raad opgedragen om alsnog een motivering aan te leveren voor artikel 10, onder a, sub 1 en 2, dan wel een andere planregeling op dit onderdeel vast te stellen.

Bij de gewijzigde vaststelling is niet gekozen voor een nadere onderbouwing maar voor aanpassing van artikel 10 onder a, sub 1 en 2. Voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en realisatie van de parkeergarage zijn de binnenplanse afwijkingsregels, zoals eerder opgenomen in artikel 10 onder a, sub 1 en 2, niet nodig, met uitzondering van de afwijking voor het kunnen realiseren van nu nog onvoorziene ventilatievoorzieningen.

Daarom wordt artikel 10 onder a, sub 1 en 2 als volgt aangepast:

Ad a

Artikel 10 onder a, sub 1 komt te vervallen, waardoor artikel 10 onder a sub 2 vernummerd wordt tot artikel 10 onder a, sub 1 en als volgt wordt gewijzigd:

“het bouwen van ventilatievoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 5 meter en een maximaal oppervlak van 2 m² per ventilatievoorziening, met dien verstande dat het totaal oppervlak van ventilatievoorzieningen dat met toepassing van deze afwijking wordt toegestaan niet meer bedraagt dan 16m²”;

Ad b

Artikel 10 onder a, sub 3 wordt vernummerd tot artikel 10 onder a sub 2.

- *Aanvullend grondwateronderzoek/waterparagraaf*

De Raad van State heeft in haar uitspraak overwogen dat in de waterparagraaf d.d.

4 juni 2013, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, niet staat dat onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het plan op de slecht doorlatende laag en wat de gevolgen van het plan zijn voor de grondwaterstanden ten westen van het plangebied. De Raad van State overweegt dat tijdens de zitting weliswaar is toegelicht dat dit onderzoek wel degelijk heeft plaatsgevonden, maar dat de uitkomsten van dit onderzoek niet met verifieerbare gegevens inzichtelijk zijn gemaakt.

De Raad van State heeft naar aanleiding hiervan overwogen dat het vaststellingsbesluit daarom niet met de vereiste zorgvuldigheid is vastgesteld en heeft de raad opgedragen om alsnog inzichtelijk te maken wat de gevolgen zijn van de uitvoering van het plan voor de slecht doorlatende laag en wat de gevolgen zijn van het plan voor de grondwaterstanden aan de westelijke zijde van het plangebied, waarbij tevens rekening dient te worden gehouden met de maximale mogelijkheden van het plan. Hier is uitvoering aan gegeven door als bijlage 16 "Aanvulling Waterparagraaf d.d. 13 mei 2015" bij de toelichting van het bestemmingsplan zijnde een aanvulling op de Waterparagraaf d.d. 4 juni 2013 toe te voegen en is een aanvullend grondwateronderzoek opgenomen met inachtneming van hetgeen in de uitspraak van de Raad van State hierover is overwogen. Omdat de toelichting van het bestemmingsplan geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit, hebben wijzigingen in de toelichting geen juridische status in formele zin.

De conclusie van het aanvullende grondwateronderzoek luidt:

- *Gevolgen voor de slecht doorlatende laag*
De toepassing van permanente damwanden/diepwanden/constructie voor de parkeergarage Boerenwetering over het gehele bestemmingsvlak heeft geen negatieve gevolgen voor de stijghoogte in de slecht doorlatende laag, waarin zich de matig watervoerende tussenzandlaag bevindt.
- *Gevolgen voor grondwater aan westelijke zijde projectgebied*
Met het grondwatermodel Museumkwartier is onderzoek gedaan naar de effecten van de bouw van de Boerenweteringgarage, voor een natte, een droge en een gemiddelde situatie. Daarbij is rekening gehouden met (de cumulatieve effecten van) alle aanwezige ondergrondse constructies en drainagesystemen en met de kenmerken van de bestaande bebouwing. De conclusie is, dat er geen negatieve gevolgen zijn voor de westelijke zijde van het plangebied, mits de toekomstige oever Hobbemakade een minstens even grote waterdoorlatendheid heeft als de huidige oever. Hieraan worden nadere technische eisen gesteld waarvoor ontwerpoplossingen mogelijk zijn. Het bestemmingsplan is hiermee uitvoerbaar.
- *Maximale mogelijkheden van het plan*
In deze onderzoeken is als uitgangspunt gehanteerd dat de parkeergarage Boerenwetering het volledige bouwvlak van het bestemmingsplan beslaat en de maximale bouwdiepte; dit is het meest ongunstige scenario.

Er heeft afstemming plaatsgevonden met Waternet. Waternet heeft schriftelijk aangegeven dat er geen aanleiding is om aan de uitgangspunten van het aanvullende onderzoek te twifelen en dat wat hen betreft het daarmee aannemelijk is dat de conclusies van het aanvullende onderzoek kloppen.

Ad 2 – Geen exploitatieplan vaststellen

Ingevolge de Wro stelt de Gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden

waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen (artikel 6.12). Het vaststellen van een exploitatieplan is in onderhavig geval niet noodzakelijk, omdat de gronden waar het bestemmingsplan betrekking op hebben in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam. Om deze reden is het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd. Derhalve kan bij de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan afgezien worden van het vaststellen van een exploitatieplan, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De ontwikkeling, die het nieuwe bestemmingsplan juridisch planologisch mogelijk maakt, is financieel uitvoerbaar. De grondslag van dit besluit verschilt niet met die van het eerdere vaststellingsbesluit van 25 september 2013. Met het nemen van het Investeringsbesluit (19 december 2012) heeft de voormalige stadsdeelraad een krediet van € 47,4 miljoen voor de bouw van de garage beschikbaar gesteld waarmee wordt voorzien in de reservering van financiële middelen voor de bouw van de garage en de renovatie van de Brandweerbrug, inclusief de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan. Ten aanzien van het eerdere vaststellingsbesluit van 2013 worden door de voorgestelde wijzigingen geen toename van de bouwkosten of toename van planschade verwacht.

Ad 3 – Vervolg beroepszaak

Het vaststellingsbesluit wordt bekend gemaakt in de gebruikelijke media en zal met de bijbehorende stukken ter inzage worden gelegd. Van de vaststelling moet tevens mededeling worden gedaan aan de Raad van State en aan appellanten. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om tegen de aangebrachte wijzigingen beroep in te stellen. Het gewijzigde bestemmingsplan zal aan het procesdossier in de beroepszaak bij de Raad van State worden toegevoegd, waarna de Raad van State zal meedelen op welke wijze het beroep verder zal worden behandeld. Voorgesteld wordt om in het geval van aantoonbare en aanzienlijke vertragingsschade een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de Raad van State tegelijkertijd met of na toezending van dit vaststellingsbesluit aan de Raad van State, waarbij verzocht zal worden om zo spoedig mogelijk de schorsende werking van het bestemmingsplan op te heffen.

Toelichting

Dit besluit heeft geen financiële consequenties.

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

-
- Meegestuurd
1. Verbeelding.
 2. Tussenuitspraak d.d. 29 april 2015 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 (anoniem).
- Ter inzage gelegd
- Gewijzigd bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 bestaande uit:
1. toelichting
 2. bijlagen bij de toelichting bestaande uit:
 - a. Bijlage 1 Archeologisch onderzoek
 - b. Bijlage 2 Natuurtoets
 - c. Bijlage 3 Briefrapportage gedragscode flora en fauna
 - d. Bijlage 4 Boomtechnisch onderzoek (rapport)
 - e. Bijlage 5 Boomtechnisch onderzoek (kaart)
 - f. Bijlage 6 Indicatief waterbodemonderzoek
 - g. Bijlage 7 Aanvullend bodemonderzoek
 - h. Bijlage 8 Waterparagraaf
 - i. Bijlage 9 Akoestisch onderzoek
 - j. Bijlage 10 Onderzoek luchtkwaliteit 1
 - k. Bijlage 11 Onderzoek luchtkwaliteit 2
 - l. Bijlage 12 Draagvlakonderzoek
 - m. Bijlage 13 Risico analyse planschade
 - n. Bijlage 14 Nota van beantwoording inspraak
 - o. Bijlage 15 Nota van wijzigingen vobp naar owbp
 - p. Bijlage 16 Aanvulling op waterparagraaf
 3. regels
 4. Verbeelding.
 5. Tussenuitspraak d.d. 29 april 2015 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013 (niet geanonimiseerd, niet publiceren)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

ruimte en duurzaamheid, Dafne Struijk, 020 2551653; D.Struijk@amsterdam.nl
juridisch bureau, Gitta van der Kuil, 020 2521459; g.van.der.kuil@amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester

1 Uitspraak 201311035/1/R1

Datum van uitspraak: woensdag 29 april 2015
Tegen: de deelraad van het stadsdeel Zuid
Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied: Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen
Noord-Holland

201311035/1/R1.

Datum uitspraak: 29 april 2015

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb)), in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, allen wonend te Amsterdam,
2. [appellant sub 2] en anderen, allen wonend te Amsterdam,

en

de deelraad van het stadsdeel Zuid, thans: de raad van de gemeente Amsterdam (hierna: de raad),
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 25 september 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Boerenweteringgarage 2013" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 2] en anderen en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 6 januari 2015, waar [appellant sub 1] en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigden], [appellant sub 2] en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigden], bijgestaan door drs. E.M. Korevaar, werkzaam bij EW Milieuadvies, en de raad, vertegenwoordigd door mr. G. van der Kuil, ir. A.

Vos, mr. L.M.W. Gratama, J. Stolk en J. de Jong, allen werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.
2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.
3. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een ondergrondse parkeergarage onder de Boerenwetering tussen de Diamantbrug en de Brandweerbrug mogelijk.

Ontvankelijkheid

4. De terinzagelegging van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden vanaf 1 november 2013. De beroepstermijn is derhalve begonnen op 2 november 2013 en geëindigd op 13 december 2013.

[appellant sub 1] heeft bij brief, ingekomen bij de Afdeling op 6 december 2013, mede namens [5 appellanten sub 1], beroep ingesteld. Het aanvullende beroepschrift van [appellant sub 1] en anderen, ingekomen bij de Afdeling op 31 december 2013, is mede ingediend namens [appellant sub 1A].

- 4.1. De in artikel 8:1, in samenhang met de artikelen 6:7 en 6:11 van de Awb neergelegde regeling met betrekking tot de beroepstermijn brengt met zich dat de identiteit van degene(n) namens wie beroep wordt ingesteld, voor afloop van de beroepstermijn kenbaar moet zijn.

Het beroepschrift van [appellant sub 1] en anderen van 6 december 2013 is niet mede namens [appellant sub 1A] ingediend. Het aanvullende beroepschrift van [appellant sub 1] en anderen, dat wel mede namens [appellant sub 1A] is ingediend, is buiten de beroepstermijn ingediend.

Gelet hierop zal het beroep van [appellant sub 1] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 1A], niet-ontvankelijk worden verklaard in de einduitspraak.

4.2. Het beroep van [appellant sub 1] en anderen, voor zover ingesteld door [appellant sub 1], [appellant sub 1B] en [appellant sub 1C], voor zover gericht tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" voor de Brandweerbrug, steunt niet op een bij de raad naar voren gebrachte zienswijze.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan door een belanghebbende geen beroep worden ingesteld tegen onderdelen van het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarover hij bij het ontwerpplan geen zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

In het beroep richten [appellant sub 1] en anderen zich tegen de verbreding van de Brandweerbrug. Weliswaar heeft de raad het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, maar dit doet zich, anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, niet voor ten aanzien van de breedte van het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" voor de Brandweerbrug, nu ook in het ontwerpplan werd voorzien in een breedte van 17,5 m van dat plandeel. Van een nadeliger positie ten opzichte van het ontwerpplan is dan ook geen sprake.

Het beroep van [appellant sub 1] en anderen zal in zoverre niet-ontvankelijk worden verklaard in de einduitspraak.

De voorbereiding van het plan

5. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat de inspraakfase opnieuw had moeten worden georganiseerd, omdat het voorontwerp nog uitging van 400 parkeerplaatsen, terwijl het ontwerpplan voorzag in een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen.

[appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat de raad onvoldoende rekening heeft gehouden met de inspraak van bewoners over het plan.

5.1. Het bieden van inspraak maakt geen deel uit van de in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) geregelde bestemmingsplanprocedure. De gestelde omstandigheden dat het voorontwerp uitging van een parkeergarage met minder parkeerplaatsen dan waarin het ontwerpplan voorzag en dat geen rekening is gehouden met de inspraakreacties kunnen derhalve niet leiden tot vernietiging van het besluit. Het betoog faalt.

6. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de raad het ontwerpplan opnieuw ter inzage had moeten leggen en de mogelijkheid had moeten bieden opnieuw een zienswijze naar

voren te brengen. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat bij het ontwerpplan slechts conceptrapporten ter inzage zijn gelegd en niet de definitieve rapporten.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat alle rapporten tot aan de vaststelling van het bestemmingsplan als concept zijn aangeduid. De inhoud en de conclusies van de definitieve rapporten zijn volgens de raad gelijk gebleven, met uitzondering van een wijziging in de waterparagraaf en de risicoanalyse planschadevergoeding.

6.2. De Afdeling overweegt dat gedurende de gehele voorbereidingsfase onderzoek kan worden verricht ten behoeve van het plan. Dat na de terinzagelegging van het ontwerpplan nader onderzoek zou zijn verricht, betekent niet dat het ontwerpplan opnieuw ter inzage zou moeten worden gelegd. Voorts geldt dat de rapporten slechts als concept werden aangeduid om aan te geven dat het plan nog niet was vastgesteld. Verder staat vast dat de inhoud van de rapporten die ten behoeve van het plan zijn opgesteld gelijk is gebleven, met uitzondering van wijzigingen in de waterparagraaf en de risicoanalyse planschadevergoeding. Hetgeen [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd biedt derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het ontwerpplan opnieuw ter inzage had moeten leggen. Het betoog faalt.

7. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de raad in de nota van beantwoording zienswijzen hun zienswijzen ten onrechte heeft samengevat. [appellant sub 2] en anderen voeren aan dat op grond hiervan geen goede belangenafweging heeft kunnen plaatsvinden.

7.1. Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat de raad de zienswijzen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. Het betoog faalt.

8. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de raad ten onrechte de financiële paragraaf van het investeringsbesluit en de rapporten ter onderbouwing daarvan niet ter inzage heeft gelegd, maar uitsluitend de conclusies heeft medegedeeld. [appellant sub 1] en anderen voeren aan dat zij hierdoor de conclusies van die rapporten niet konden controleren.

8.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de financiële paragraaf van het investeringsbesluit en de rapporten ter onderbouwing daarvan niet openbaar zijn gemaakt, omdat deze stukken de financiële positie van het stadsdeel zouden benadelen in de procedure voor de aanbesteding van de realisatie van de parkeergarage. Het

plafondbedrag, de hoogte van de budgetten per projectonderdeel en de dekkingsbronnen uit het investeringsbesluit zijn wel openbaar gemaakt, aldus de raad.

8.2. De financiële paragraaf van het investeringsbesluit en de rapporten ter onderbouwing daarvan zijn ingevolge artikel 3:11, tweede lid, van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 10, tweede lid, van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob), wegens de financiële belangen van de gemeente bij het voorkomen van onevenredige benadeling van de onderhandelingspositie, niet met het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gelegd. In de plantoelichting bij het ontwerpplan is evenwel in overeenstemming met artikel 3.1.6, eerste lid, van het Bro voldoende inzicht gegeven in de financiële uitvoerbaarheid.

Nadat de aanbesteding van de realisatie van de parkeergarage was afgerond, heeft de raad voornoemde stukken wel in deze procedure overgelegd. Derhalve staat vast dat [appellant sub 1] en anderen in beroep over de stukken beschikten en in de gelegenheid zijn geweest daarop te reageren, hetgeen zij niet hebben gedaan. Aangenomen mag worden dat mogelijke andere belanghebbenden, als zij dit hadden gewild, een zienswijze naar voren zouden hebben gebracht waarin op het ontbreken van de stukken zou zijn gewezen. Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend konden dit punt vervolgens in beroep aan de orde stellen, zoals [appellant sub 1] en anderen hebben gedaan. Onder deze omstandigheid is de Afdeling van oordeel dat [appellant sub 1] en anderen niet zijn benadeeld en niet aannemelijk is dat andere belanghebbenden zijn benadeeld doordat het investeringsbesluit en de rapporten ter onderbouwing daarvan niet met het ontwerp ter inzage hebben gelegen. Het betoog faalt.

Nut en noodzaak

9. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat de nut en noodzaak van de voorziene parkeergarage ontbreekt.

[appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat de raad ten onrechte ervan uitgaat dat behoefte bestaat aan de parkeergarage. Volgens [appellant sub 1] en anderen is de parkeerdruk in de Noord Pijp, behalve in de Frans Halsbuurt, niet hoger dan 95%. Verder zijn volgens [appellant sub 1] en anderen in de nabijheid van het plangebied garages aanwezig die niet volledig worden benut. Voorts is de raad er ten onrechte van uitgegaan dat bezoekers van het Stedelijk Museum en het Rijksmuseum zorgen voor een toenemende vraag naar parkeerplaatsen. De parkeergarage onder het Museumplein staat volgens [appellant sub 1] en anderen immers voor de helft leeg. [appellant sub 1] en anderen voeren verder aan dat de gemeente een hoge parkeerdruk veroorzaakt door het verlenen van nieuwe parkeervergunningen. [appellant sub 1] en anderen voeren voorts aan dat de parkeerdruk zou kunnen dalen indien de parkeergebieden worden gewijzigd. [appellant sub 1] en anderen voeren voorts aan dat in veel andere gemeenten

parkeergarages leeg staan en het aantal verkochte parkeeruren per jaar met 10% daalt. [appellant sub 2] en anderen voeren aan dat de behoefte aan parkeerplaatsen zal dalen omdat het autogebruik zal afnemen.

9.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de voorziene parkeergarage twee doelen heeft. Ten eerste wordt door toevoeging van parkeerplaatsen de parkeerdruk verlaagd. Ten tweede wordt de openbare ruimte verbeterd omdat voor iedere twee plaatsen in de parkeergarage, één parkeerplaats op het maaiveld wordt opgeheven. De vrijkomende ruimte zal worden benut voor andere functies, waaronder functies die, gelet op de komst van de Noord/Zuidlijn, nodig zijn om de toenemende stroom van voetgangers en fietsers te verwerken.

Volgens de raad komt de parkeergarage direct naast de Frans Halsbuurt te liggen. De parkeerdruk in deze buurt bedraagt volgens de raad één van de hoogste van de stad. Voorts zijn volgens de raad 640 aanvragen om een parkeervergunning in het parkeervergunninggebied in behandeling. Hieruit volgt volgens de raad ook dat de noodzaak om meer parkeerplaatsen te realiseren hoog is. Verder acht de raad het wijzigen van parkeervergunninggebieden en het verminderd verlenen van parkeervergunningen geen oplossing, nu daarmee de bestaande parkeerdruk in zijn totaliteit niet wordt verminderd. Voorts zou dat ertoe leiden dat personen op grotere afstand van hun woning of bedrijf moeten parkeren, hetgeen de raad onwenselijk acht.

9.2. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen hebben niet betwist dat de parkeerdruk in de Frans Halsbuurt 95% bedraagt. Voorts hebben zij niet betwist dat bij de gemeente 640 aanvragen voor een parkeervergunning in deze buurt in behandeling zijn. De raad heeft zich onder deze omstandigheden in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat behoefte bestaat aan de in het plan voorziene parkeergarage.

In het niet nader toegelichte betoog van [appellant sub 2] en anderen dat het autogebruik zal afnemen ziet de Afdeling geen aanleiding voor een ander oordeel. Dit betekent bovendien niet dat thans geen behoefte bestaat aan de voorziene parkeergarage. Anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, is de raad bij de beoordeling van de behoefte niet uitgegaan van een toenemend aantal bezoekers van onder meer het Stedelijk Museum en het Rijksmuseum. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat reeds vanwege het bestaande tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners meer parkeerplaatsen nodig zijn.

9.2.1. De Afdeling overweegt voorts dat de raad bij de keuze van een bestemming een afweging dient te maken van alle belangen die zijn betrokken bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. De raad heeft toegelicht dat het

wijzigen van de parkeervergunninggebieden of het verminderd verlenen van parkeervergunningen niet wenselijk is, omdat personen in dat geval op grotere afstand van het perceel van hun bestemming moeten parkeren en hiermee voorts de totale parkeerdruk niet vermindert. Voor zover [appellant sub 1] en anderen wijzen op deels onbenutte garages in de omgeving, heeft de raad toegelicht dat deze niet kunnen functioneren als parkeergarage voor bewoners van de Frans Halsbuurt. Volgens de raad heeft de garage onder het Museumplein onvoldoende parkeerplaatsen en zijn deze bovendien te duur. De uitbreiding van de Marie Heineken garage was volgens de raad ten tijde van de vaststelling van het plan onzeker omdat realisatie afhankelijk was van een derde partij. Voorts was ten tijde van de vaststelling van het plan de parkeergarage onder het NH Hotel volgens de raad technisch niet geschikt. [appellant sub 1] en anderen hebben dit standpunt van de raad niet betwist. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de door [appellant sub 1] en anderen genoemde alternatieven ongeschikt zijn om in dezelfde behoefte te voorzien als de voorziene parkeergarage.

Het betoog faalt.

10. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar draagvlak voor het plan onder omwonenden. Volgens [appellant sub 1] en anderen heeft de raad ten onrechte geen rekening gehouden met de opgehaalde handtekeningen van bewoners die tegen de parkeergarage zijn.

10.1. Anders dan [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen, betekent de omstandigheid dat onder de omwonenden van het plangebied geen draagvlak voor het plan zou bestaan niet dat de raad het plan niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Deze omstandigheid hoeft niet mee te brengen dat geoordeeld moet worden dat het plan daarom niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening kan zijn. De raad heeft de omstandigheid dat weerstand bestaat tegen het plan in zijn afweging betrokken en heeft hieraan, gelet op de met de uitvoering van het plan te dienen doelen, zoals in 9.1 beschreven, in redelijkheid geen doorslaggevend gewicht behoeven toe te kennen. Het betoog faalt.

Parkeerdruk Johannes Vermeerbuurt

11. [appellant sub 2] en anderen betogen voorts dat de voorziene parkeergarage een verkeersaantrekkende werking heeft op de buurt en dat daardoor meer mensen in de Johannes Vermeerbuurt zullen parkeren. [appellant sub 2] en anderen voeren in dit verband aan dat alhoewel er een parkeergarage onder het Museumplein is waar voldoende plaatsen zijn, bezoekers van het Concertgebouw toch vaak eerst op straat in

de buurt van het Concertgebouw een parkeerplaats zoeken, waardoor bewoners niet kunnen parkeren.

11.1. De raad stelt zich op het standpunt dat met de realisatie van de parkeergarage het bestaande tekort in de Oude Pijp wordt verminderd. De raad verwacht dat gelet hierop de kans van overloop van parkeerders richting de Johannes Vermeerbuurt juist zal afnemen.

11.2. De raad stelt zich terecht op het standpunt dat vanwege de voorziene parkeergarage het tekort aan parkeerplaatsen in de Oude Pijp wordt verminderd. Anders dan [appellant sub 2] en anderen stellen, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de verkeersaantrekkende werking van de garage zo groot zal zijn dat de parkeerdruk in de Johannes Vermeerbuurt zal toenemen. Het betoog faalt.

Strijd met beleid

12. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat het realiseren van een parkeergarage in de stad in strijd is met het gemeentelijke beleid. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat het gemeentelijke beleid niet toestaat dat ter plaatse een bezoekersgarage wordt gerealiseerd. [appellant sub 2] en anderen voeren aan dat het beleid erop is gericht parkeergarages aan de rand van de stad te realiseren.

12.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de voorziene parkeergarage voor zowel bewoners als bezoekers toegankelijk zal zijn. De raad stelt zich voorts op het standpunt dat het realiseren van de garage in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid, nu de parkeergarage zorgt voor een verbetering van de openbare ruimte door verminderd ruimtebeslag door auto's. Volgens de raad worden vanwege de parkeergarage ongeveer 300 parkeerplaatsen op straat opgeheven, waardoor ruimte ontstaat, die kan worden gebruikt voor andere functies.

12.2. In de structuurvisie "Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam", vastgesteld door de raad bij besluit van 17 februari 2011 (hierna: structuurvisie) staat in de paragraaf over de auto en de openbare ruimte onder meer dat het centrumgebied van Amsterdam zal groeien. Ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer wordt dan steeds belangrijker. Daar waar dat nodig en haalbaar is, zal ruimte voor het autoparkeren op straat ingeruild worden voor in pandige of ondergrondse parkeervoorzieningen. De vrijgekomen ruimte wordt dan gebruikt om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, maar ook om de capaciteit voor de alternatieven te vergroten, zoals bredere stoepen en fietspaden, meer stallingruimte voor fietsen, ruimere ov-haltes en beter functionerende bus- en trambanen, aldus de structuurvisie.

Verder is in de paragraaf over parkeer- en reisfaciliteiten opgenomen dat parkeervoorzieningen voor incidentele binnenstadbezoekers en toeristen gecreëerd zullen moeten worden op aanvullende locaties aan multimodale knooppunten rond de ringweg A10 en langs de belangrijkste invalswegen, aldus de structuurvisie.

12.3. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen terecht dat het gemeentelijke beleid is gericht op het realiseren van parkeervoorzieningen aan de randen van de stad voor incidentele binnenstadbezoekers en toeristen. De voorziene parkeergarage is echter niet gericht op binnenstadbezoekers en toeristen, maar zal een parkeergarage voor zowel bewoners als bezoekers zijn. Verder staat in de structuurvisie dat daar waar dat nodig en haalbaar is, ruimte voor het autoparkeren op straat moet worden ingeruild voor in pandige of ondergrondse parkeervoorzieningen. Met de voorziene parkeergarage wordt een ondergrondse parkeervoorziening mogelijk gemaakt. De raad heeft voorts te kennen gegeven dat vanwege de parkeergarage 300 parkeerplaatsen op straat voor andere functies kunnen worden gebruikt. Volgens de raad wordt hierdoor de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat de voorziene parkeergarage in overeenstemming is met het gemeentelijke beleid. Het betoog faalt.

Luchtkwaliteit

13. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat als gevolg van het plan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen voeren hiertoe aan dat de onderzoeken naar de luchtkwaliteit gebreken vertonen.

[appellant sub 1] en anderen voeren aan dat de uitkomsten van de onderzoeken naar de luchtkwaliteit voor een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen voor bewoners ten onrechte zijn geëxtrapoleerd naar een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen. Voorts is er in de onderzoeken geen rekening mee gehouden dat de voorziene parkeergarage openbaar toegankelijk zal zijn. Verder is in de onderzoeken ten onrechte geen rekening gehouden met de herinrichting van de Frans Halsbuurt en het project de Rode Loper, terwijl deze plannen volgens [appellant sub 1] en anderen zullen zorgen voor meer verkeer in het onderzoeksgebied.

[appellant sub 2] en anderen voeren aan dat bij de berekening van de luchtkwaliteit ten onrechte geen rekening is gehouden met afslaand verkeer, wachtende auto's voor de garage en het verouderde wagenpark in Amsterdam. [appellant sub 2] en anderen voeren voorts aan dat in het onderzoek is uitgegaan van een te lage turnover.

13.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in de onderzoeken naar luchtkwaliteit rekening is gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers. Volgens de raad zijn de verkeerskundige gevolgen van het plan onderzocht. Uit de onderzoeken volgt dat zowel in 2013 als in 2020 de grenswaarden voor luchtkwaliteit als gevolg van het plan niet zullen worden overschreden. Gelet op de dalende trend van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren, verwacht de raad dat ook in 2022 wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder verwacht de raad dat in de omgeving van de voorziene parkeergarage minder verkeer zal zijn vanwege afname van het zoekverkeer.

13.2. In het rapport "Parkeergarage Boerenwetering Luchtkwaliteit onderzoek vanwege verkeersaantrekkende werking" van februari 2013, opgesteld door Royal HaskoningDHV in opdracht van de raad, is het onderzoek naar de invloed van de verkeersaantrekkende werking van de parkeergarage op de luchtkwaliteit neergelegd. In het onderzoek is zowel rekening gehouden met een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen met 20% bezoekers als een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen met onderscheidenlijk 20%, 50% en 100% bezoekers.

In het rapport staat verder dat is uitgegaan van het snelheidstype "doorstromend stadsverkeer" voor de Hobbemakade en "stagnerend stadsverkeer" voor onder meer de Ruijsdaelkade.

In het rapport staat welke wegvakken zijn onderzocht. Volgens het rapport betreffen dit de wegvakken waarop vanwege de parkeergarage de grootste wijzigingen in de verkeersgegevens optreden. Volgens het rapport behoren de wegvakken op de Stadhouderskade hier niet bij.

In het rapport wordt geconcludeerd dat bij alle varianten van de parkeergarage de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof niet zullen worden overschreden.

13.3. In het rapport "Luchtkwaliteit garage Boerenwetering" van 1 oktober 2012, opgesteld door Deerns Raadgevende ingenieurs in opdracht van de raad, is het onderzoek naar de invloed van de afvoer van de parkeergarage op de luchtkwaliteit neergelegd. In het rapport wordt uitgegaan van een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen.

In het rapport staat dat indien van van Royal HaskoningDHV verkregen gegevens en de gegevens van het onderzoek naar de luchtkwaliteit van Deerns worden opgeteld, de waarden voor fijn stof en stikstofdioxide voor het onderzochte gebied ruim onder de maximaal toelaatbare concentratie liggen.

13.4. Anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, is in de onderzoeken naar de luchtkwaliteit rekening gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen. Voor zover sprake is van extrapolatie van de berekende verkeersintensiteiten, hebben [appellant sub 1] en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de berekende prognoses van de verkeersintensiteiten om die reden onjuist zijn. Voorts is, anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, in het onderzoek van Royal HaskoningDHV ook rekening gehouden met de mogelijkheid dat de parkeergarage voor 100% gebruikt zal worden door bezoekers. Derhalve is, anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, niet uitsluitend uitgegaan van een parkeergarage voor bewoners.

Met betrekking tot het betoog dat geen rekening is gehouden met de herinrichting van de Frans Halsbuurt en het project de Rode Loper, wordt overwogen dat de raad heeft toegelicht dat rekening is gehouden met éénrichtingsverkeer op de Ruijsdaelkade, maar dat er voor het overige nog geen concreet plan is voor de herinrichting van het gebied. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in zoverre niet heeft mogen uitgaan van de gebruikte verkeersgegevens en verkeersstromen.

Verder is rekening gehouden met verschillende snelheidstypen van het verkeer. In het onderzoek van Royal HaskoningDHV is uitgegaan van de snelheidstypen "doorstromend stadsverkeer" en "stagnerend stadsverkeer". Bij deze snelheidstypen is rekening gehouden met doorstroomvariaties door bijvoorbeeld afslaand verkeer en wachtende auto's voor de parkeergarage.

Dat in Amsterdam sprake is van een gemiddeld ouder en vervuilender wagenpark dan waar de onderzoeken naar luchtkwaliteit van zijn uitgegaan, hebben [appellant sub 2] en anderen niet onderbouwd.

Anders dan [appellant sub 2] en anderen betogen, is in het rapport van Royal HaskoningDHV voorts rekening gehouden met de bijdrage van de parkeergarage op de verkeersintensiteit op de Hobbemakade.

Voor zover [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 1] en anderen betogen dat in de onderzoeken naar de luchtkwaliteit is uitgegaan van een te lage turnover en daarom rekening had moeten worden gehouden met hogere verkeersintensiteiten, overweegt de Afdeling dat de waarden voor fijn stof en stikstofdioxide voor het onderzochte gebied ruim onder de maximaal toelaatbare concentraties liggen. [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 1] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat een hogere turnover leidt tot zodanig meer verkeer in het onderzoeksgebied dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit daar zullen worden overschreden.

Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat als gevolg van het plan de grenswaarden voor luchtkwaliteit in het onderzoeksgebied niet zullen worden overschreden.

Het betoog faalt.

14. [appellant sub 2] en anderen betogen dat gezondheidsschade zal optreden bij leerlingen van het Montessori Lyceum aan de Hobbemakade. [appellant sub 2] en anderen wijzen in dit verband op het rapport "Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam" waarin staat dat gezondheidsschade ook kan optreden indien geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

14.1. In het rapport "Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam", vastgesteld door de raad in 2006, staat dat voor zwevende deeltjes geen gezondheidkundige grenswaarde bestaat beneden welke geen gezondheidsschade optreedt. Ook bij lage blootstelling kan dus gezondheidsschade ontstaan. Het is belangrijk dat blootstelling aan verontreinigde lucht zoveel mogelijk wordt voorkomen. Een gebied waar geen mensen verblijven, of waar mensen minder lang verblijven, is wat betreft gevoeligheid anders dan een school of een woongebied, aldus het rapport.

14.2. [appellant sub 2] en anderen wijzen er op zich terecht op dat in het rapport "Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam" staat dat het belangrijk is om blootstelling aan verontreinigde lucht zoveel mogelijk te voorkomen. In het rapport staat evenwel niet dat ontwikkelingen die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de nabijheid van scholen in het geheel niet zijn toegestaan. De raad heeft ter zitting toegelicht dat ten gevolge van het plan sprake is van een zodanig geringe toename van de luchtverontreiniging in een stedelijke omgeving dat deze ter plaatse van de school niet onaanvaardbaar is. In hetgeen [appellant sub 2] en anderen op dit punt hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het plan in strijd met het beleid opgenomen in bedoeld rapport heeft vastgesteld. Het betoog faalt.

15. [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 1] en anderen betogen dat ten onrechte de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit ter plaatse van de Stadhouderskade niet zijn onderzocht. [appellant sub 2] en anderen voeren hiertoe aan dat het toenemende verkeer naar de parkeergarage en het bouwverkeer zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade. Een toename van stikstofdioxide ter plaatse is niet toegestaan, nu daar reeds sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide, aldus [appellant sub 2] en anderen. In dit verband wijzen [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 1] en anderen op het rapport "2nd opinion luchtkwaliteitsonderzoeken Boerenweteringgarage" van 14 oktober 2014 van EW Milieuadvies en het rapport "Toepasbaarheid NIBM Stadhouderskade Amsterdam in relatie tot ontwikkeling Boerenweteringgarage" van 13

november 2014, van het bureau MOBilisation for the Environment, aangevuld bij memo van 17 december 2014.

15.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de toename van het verkeer op de Stadhouderskade als gevolg van het plan zeer beperkt is. Verder stelt de raad zich op het standpunt dat de voorziene parkeergarage niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse van de Stadhouderskade. De raad wijst in dit verband op het memo van Royal HaskoningDHV van 16 december 2014 waarin staat dat de grenswaarde voor stikstofdioxide van 40 microgram/m³ ter plaatse van één punt op de Stadhouderskade in 2018 wordt overschreden, maar dat de toename van stikstofdioxide maximaal 0,1 microgram/m³ bedraagt. De raad stelt zich voorts op het standpunt dat de gemeente aanvullende maatregelen neemt om de luchtkwaliteit ter plaatse van de Stadhouderskade te verbeteren.

15.2. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk:

a. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde;

c. dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen.

Ingevolge voorschrift 2.1 van bijlage 2 van de Wet milieubeheer gelden voor stikstofdioxide de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens:

a. 200 microgram/m³ als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal achttien maal per kalenderjaar mag worden overschreden, en

b. 40 microgram/m³ als jaargemiddelde concentratie, uiterlijk op 1 januari 2010.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (hierna: Besluit NIBM) draagt na de vaststelling van het NSL een project niet in betekenende mate bij aan de toename van de concentratie fijn stof of stikstofdioxide, indien deze maximaal 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes of stikstofdioxide bedraagt.

Ingevolge artikel 5 worden bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties, locaties voor inrichtingen en locaties voor infrastructuur ten aanzien waarvan redelijkerwijs voorzienbaar is dat deze met toepassing van dit besluit worden of zullen worden gerealiseerd gedurende de periode, waar het programma, bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, betrekking op heeft, voor de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepaling als één locatie beschouwd, voor zover die locaties:

- a. gebruikmaken of zullen maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur, en
- b. aan elkaar grenzen of zullen grenzen dan wel in elkaars directe nabijheid zijn gelegen of zullen zijn gelegen, tot een afstand van ten hoogste 1000 m vanaf de grens van de betreffende locatie of inrichting, met dien verstande dat locaties en inrichtingen buiten beschouwing blijven voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0,1 microgram/m³.

15.3. In het rapport van EW Milieuadvies staat dat de luchtkwaliteitsonderzoeken zoals weergegeven in de rapporten van Royal HaskoningDHV van februari 2013 en Deerns raadgevende ingenieurs van oktober 2012 uit zijn gegaan van een te lage turnover van 0,72. Met turnover wordt bedoeld het gemiddeld aantal keren dat een parkeerplaats per dag wordt bezet. Volgens het rapport van EW Milieuadvies zou bij maximale benutting van de planologische mogelijkheden moeten worden uitgegaan van een turnover van 2,5. Dit leidt volgens het rapport tot een toename van 1792 motorvoertuigen per etmaal op de Stadhouderskade. Indien hier vanuit wordt gegaan is op de Stadhouderskade sprake van een toename van stikstofdioxide van 0,4 microgram/m³. Ter plaatse is sprake van een jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide van 44,4 microgram/m³ in 2015, aldus het rapport. In het rapport staat voorts dat geen rekening is gehouden met de in juli 2014 geopende parkeergarage Prins en Keizer en evenmin is gebleken of andere projecten binnen een straal van 1 km zijn beschouwd.

15.4. In het rapport van het bureau MOBilisation for the Environment en de aanvulling daarop staat dat een reductieopgave van 8,9 microgram/m³ voor 2015 bestaat ter plaatse van de Stadhouderskade. Volgens het rapport is verdere verschoning van het wagenpark door aanvullend nationaal en Europees beleid tezamen met de verschoningsbijdrage van het bedrijfsleven onrealistisch. Voorts zijn volgens het rapport al veel maatregelen opgenomen in de monitoringstool en derhalve al verwerkt in de rekenresultaten. Andere

maatregelen, zoals volumemaatregelen en doorstromingsverbeteringen, zijn niet overwogen of nog in fase van onderzoek. Gelet hierop wordt het redelijkerwijs niet mogelijk geacht dat op 1 januari 2015 aan de grenswaarden voor stikstofdioxide ter plaatse van de Stadhouderskade wordt voldaan, aldus het rapport.

15.5. De raad heeft ter nadere onderbouwing van zijn standpunt dat de toename van het verkeer op de Stadhouderskade ten gevolge van de voorziene parkeergarage zeer beperkt zal zijn op 16 december 2014 een memo van Royal HaskoningDHV overgelegd waarin met berekeningen inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de verkeerstoename zijn voor de stikstofconcentraties ter plaatse van de Stadhouderskade. In dit memo staat, rekening houdende met 600 parkeerplaatsen extra en 100% bezoekers, dat de toename van de stikstofconcentratie in 2018, zijnde het jaar waarin de parkeergarage voor het eerst geheel in gebruik zal zijn, maximaal 0,1 microgram/m³ bedraagt. De berekende stikstofconcentraties op de Stadhouderskade inclusief de parkeergarage zijn, behoudens één punt, in het jaar 2018 niet hoger dan 37,1 microgram/m³. Alleen op de Stadhouderskade in de nabijheid van de Van Woustraat is een stikstofconcentratie berekend van 41,8 microgram/m³ in het jaar 2018.

In het rapport van EW Milieuadvies staat dat in de berekening naar de verkeerstoename, dus ook in het memo van Royal HaskoningDHV van 16 december 2014, is gerekend met een turnover van 0,72. Volgens het rapport van EW Milieuadvies is bij deze turnover niet uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden en is een gemiddelde turnover van 2,5 vanwege de locatie van de parkeergarage voorstelbaar.

De Afdeling overweegt dat, daargelaten of de berekende turnover door EW Milieuadvies juist is, [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat de raad niet van de door RoyalHaskoning DHV berekende verkeersgeneratie als gevolg van het plan heeft mogen uitgaan. In dit verband neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad heeft toegelicht dat de gemeente inzet op het weren van bezoekers die met de auto de stad in willen door het hanteren van parkeertariefstelling en het voeren van P&R beleid. Voorts worden weliswaar 600 parkeerplaatsen in de parkeergarage mogelijk gemaakt, maar de raad heeft ter zitting bevestigd dat er 300 parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen. De parkeergarage zal verder primair voor vergunninghouders bestemd zijn. Verder houdt de gemeente de exploitatie in eigen hand en kan het de bezettingsverhouding actief beïnvloeden. Bovendien wordt de parkeergarage niet opgenomen in het parkeerverwijssysteem als bezoekersparkeergarage en wordt de garage voorzien van een kentekenherkenningssysteem. Voorts zijn er geen voetgangersentrees aan de Hobbemakade voorzien. Deze zouden volgens de raad de bereikbaarheid van de garage vergroten, maar hiervan is bewust afgezien om bezoekers te weren. Gelet op de gegeven toelichting van de raad ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op de door Royal Haskoning DHV berekende verkeersintensiteit heeft mogen

baseren omdat daarbij niet zou zijn uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het plan.

Anders dan [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen, ziet de Afdeling voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de raad onderzoek had moeten doen naar de invloed van het plan op de luchtkwaliteit eerder dan het jaar 2018, nu de raad met een overgelegde planning heeft onderbouwd dat 2018 het eerste volledige jaar zal zijn dat de parkeergarage in gebruik zal zijn.

Verder bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat ingevolge artikel 5 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) andere locaties hadden moeten worden beschouwd, nu de toename van de concentratie stikstofdioxide als gevolg van het plan op de Stadhouderskade niet meer bedraagt dan 0,1 microgram/m³.

Volgens de memo van 16 december 2014 stijgt de concentratie in de buitenlucht van stikstofdioxide als gevolg van het plan niet meer dan de NIBM-grens van 3% van 40 microgram/m³ (=1,2 microgram/m³), zodat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht van stikstofdioxide. Derhalve bevestigt het memo van Royal HaskoningDHV van 16 december 2014 het standpunt van de raad dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van de Stadhouderskade.

Voor zover [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat aanvullende maatregelen om de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade te verbeteren niet mogelijk zijn, overweegt de Afdeling dat de reductieopgave waarop zij wijzen niet ziet op het jaar 2018 waarin de parkeergarage voor het eerst geheel in gebruik zal zijn, maar alleen op het jaar 2015. Voorts heeft de raad toegelicht dat op slechts één locatie op de Stadhouderskade niet wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 microgram/m³, maar dat verschillende maatregelen in beeld zijn en onderzocht worden die zullen zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade, waaronder een doorstromingsmaatregel en het reduceren van bussen op de Stadhouderskade. Gelet op deze toelichting hebben [appellant sub 1] en anderen niet aannemelijk gemaakt dat in het jaar 2018 ten gevolge van de ingebruikname van de voorziene parkeergarage niet kan worden voldaan aan de grenswaarde voor stikstofdioxide ter plaatse van de Stadhouderskade.

Het betoog faalt.

Geluid

16. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat het plan niet zal leiden tot onevenredige geluidhinder. [appellant sub 1]

en anderen voeren hiertoe aan dat het onderzoek naar de geluidbelasting gebreken vertoont. [appellant sub 1] en anderen voeren aan dat de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidbelasting voor een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen voor bewoners zijn geëxtrapoleerd naar een parkeergarage voor 600 parkeerplaatsen. Verder is er in het onderzoek ten onrechte geen rekening mee gehouden dat de parkeergarage openbaar toegankelijk zal zijn. Verder is in het onderzoek ten onrechte geen rekening gehouden met de herinrichting van de Frans Halsbuurt en het project de Rode Loper, terwijl deze plannen zullen zorgen voor meer verkeer in het gebied.

16.1. De raad stelt zich op het standpunt dat in het onderzoek naar de geluidbelasting rekening is gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers.

16.2. In het rapport "Parkeergarage Boerenwetering Akoestisch onderzoek vanwege verkeersaantrekkende werking" van februari 2013, opgesteld door Royal HaskoningDHV in opdracht van de raad, is het onderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de parkeergarage neergelegd. In het onderzoek staat dat zowel rekening is gehouden met een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen met 20% bezoekers als met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen met onderscheidenlijk 20%, 50% en 100% bezoekers. In het rapport staat dat de hoogste geluidbelasting vanwege het verkeer van en naar de parkeergarage 52 dB bedraagt.

16.3. Anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, is in het onderzoek naar de geluidbelasting rekening gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen. Voor zover sprake is van extrapolatie van de berekende verkeersintensiteiten, heeft de Afdeling reeds in 13.4 overwogen dat [appellant sub 1] en anderen niet aannemelijk hebben gemaakt dat de berekende prognoses van de verkeersintensiteiten om die reden onjuist zijn. Voorts is, anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, in het onderzoek van Royal HaskoningDHV naar de geluidsbelasting als gevolg van het plan ook rekening gehouden met de mogelijkheid dat de parkeergarage voor 100% gebruikt zal worden door bezoekers. Derhalve is, anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, niet uitsluitend uitgegaan van een parkeergarage voor bewoners.

Met betrekking tot het betoog dat geen rekening is gehouden met de herinrichting van de Frans Halsbuurt en het project de Rode Loper, is in 13.4 reeds overwogen dat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad in zoverre is uitgegaan van onjuiste verkeersgegevens.

In hetgeen is aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek naar de geluidbelasting zodanige gebreken of leemten in kennis bevat dat de raad dit onderzoek niet aan het plan ten grondslag heeft mogen leggen. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling voorts geen aanleiding

voor het oordeel dat de raad zich in zoverre ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat het plan niet zal leiden tot onevenredige geluidhinder.

Het betoog faalt.

Grondwater en waterkering

17. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen dat het plan leidt tot verandering van de grondwaterstand waardoor schade aan funderingen en kelders kan ontstaan. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de parkeergarage te dicht op de woningen aan de Ruijsdaelkade is voorzien en vrezende daarom voor verzakking van die woningen.

[appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen betogen voorts dat het onderzoek naar de gevolgen van de voorziene parkeergarage niet deugdelijk is. Ter onderbouwing van dit betoog wijzen zij op het rapport "Grondwater en de Boerenweteringgarage Amsterdam" van Wareco Ingenieurs van 29 augustus 2014 (hierna: het rapport van Wareco). [appellant sub 1] en anderen voeren voorts aan dat het onderzoek naar de gevolgen van het plan wat betreft grondwater ten onrechte is gebaseerd op een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen.

17.1. De raad stelt zich op het standpunt dat rekening is gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen. Voorts zijn volgens de raad alle relevante bodemlagen en de eigenschappen daarvan in het plangebied onderzocht.

De raad stelt zich verder op het standpunt dat in de waterparagraaf de gevolgen van het plan op het grondwater en de mogelijke ontwerp oplossingen om een te hoge en te lage grondwaterstand te voorkomen, zijn beschreven. Voorts stelt de raad dat voor de grondwaterstand tijdens de bouw nog een bemalingsadvies en monitoringsadvies moet worden opgesteld, maar dat deze pas na het ontwerp van de voorziene bouwgarage kunnen worden opgesteld.

17.2. In het rapport "Waterparagraaf parkeergarage Boerenwetering" (hierna: waterparagraaf) van 4 juni 2013, opgesteld door het ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam, is het onderzoek naar de gevolgen van het plan voor het oppervlaktewater, de waterkeringen, het grondwater en de hemelwaterafvoer neergelegd. Voorts wordt het onderdeel geotechniek beschreven. In de waterparagraaf staat dat rekening is gehouden met een ondergrondse parkeergarage met drie verdiepingen met ongeveer 600 parkeerplaatsen.

In de waterparagraaf staat voorts dat de Hobbemakade een secundaire indirecte waterkering vormt. De kering is verholend, wat betekent dat deze zich onder het

maaiveld bevindt en niet direct als waterkering herkenbaar is. Verder staat in de waterparagraaf dat binnen de kernzone van de waterkering niet mag worden gebouwd, maar dat er geen absoluut verbod is op het bouwen in de beschermingszone van de waterkering. Hierbij stelt Waternet/het waterschap Amstel, Gooi en Vecht stikte voorwaarden aan de constructie en bouwwijze. In de waterparagraaf staat dat de parkeergarage is voorzien buiten de kernzone.

In de waterparagraaf staat verder dat is onderzocht wat de bodemopbouw van het plangebied is. De verschillende bodemlagen worden als freatisch pakket, slecht doorlatende laag en eerste watervoerend pakket aangeduid. Ter plaatse van het freatisch pakket bevindt zich het ondiepe grondwater. Ter plaatse van het eerste watervoerend pakket bevindt zich het diepere grondwater.

In de waterparagraaf staat dat de aanleg van een ondoorlatende kelderwand zowel vernattend als een verdrogend effect heeft. De verwachte veranderingen zijn groter dan de locatie specifieke normen die gesteld zijn. Daarom is een ontwerp oplossing nodig waarbij het effect van de parkeerkelder op het ondiepe (freatische) grondwater wordt geneutraliseerd. Gelet hierop staan in de waterparagraaf twee ontwerp oplossingen om te voorkomen dat te hoge of te lage grondwaterstanden zullen ontstaan. Voorts staat in de waterparagraaf welke aandachtspunten er bestaan voor de grondwaterstand tijdens de bouw van de parkeergarage.

17.3. In het rapport van Wareco staat dat de gevolgen van het plan voor de gronden aan de Museumpleinzijde en de slecht doorlatende laag mogelijk onvoldoende zijn onderzocht. Voorts is volgens het rapport van Wareco niet duidelijk in hoeverre rekening is gehouden met de omstandigheid dat er meerdere kelders en parkeergarages aan de Museumpleinzijde zijn gebouwd. Deze omstandigheid is met name belang voor de gevolgen van het plan voor de slecht doorlatende laag. Bij beïnvloeding van de waterspanning in deze laag kunnen zakkingen van houten palen plaatsvinden. Voorts wordt in het rapport het belang van een monitoringsplan benadrukt om verantwoord met risico's om te gaan.

17.4. [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 1] en anderen stellen terecht dat in de waterparagraaf niet staat dat onderzoek is gedaan naar de gevolgen van het plan op de slecht doorlatende laag. De raad heeft ter zitting toegelicht dat onderzoek naar de slecht doorlatende laag heeft plaatsgevonden. De Afdeling overweegt echter dat de uitkomsten van dit onderzoek niet met verifieerbare gegevens inzichtelijk zijn gemaakt.

De Afdeling stelt voorts vast dat in de waterparagraaf inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen van het plan zijn voor de grondwaterstanden ten oosten van het plangebied en welke maatregelen kunnen worden genomen om negatieve gevolgen tegen te gaan. Een dergelijke onderbouwing voor de gronden ten westen van het plangebied ontbreekt

echter. De raad heeft ter zitting toegelicht dat de situatie ten westen van het plangebied wel is onderzocht en dat uit dat onderzoek volgde dat daar geen knelpunten met betrekking tot het grondwater zullen ontstaan. De Afdeling overweegt echter dat ook de uitkomsten van dit onderzoek niet met verifieerbare gegevens inzichtelijk zijn gemaakt.

In de waterparagraaf staat verder dat in het onderzoek naar de gevolgen van het plan op het grondwater rekening is gehouden met een parkeergarage met 600 parkeerplaatsen. Ter zitting heeft de raad echter erkend dat in de waterparagraaf is uitgegaan van een parkeergarage gelegen op een afstand van ongeveer 5 à 6 m van de Hobbemakade. Het plan maakt echter een parkeergarage mogelijk tot tegen de Hobbemakade. Derhalve is in de onderzoeken naar de gevolgen van het plan op het grondwater ten onrechte niet uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het plan.

Gelet op het voorgaande is het besluit in zoverre in strijd met de bij het besluit te betrachten zorgvuldigheid vastgesteld.

Het betoog slaagt.

18. [appellant sub 2] en anderen betogen dat in het bestemmingsplan ten onrechte niet is vastgelegd hoe de monitoring van het grondwater zal plaatsvinden.

18.1. De raad heeft te kennen gegeven dat de opdrachtnemer, Waternet/het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente de grondwaterstand voorafgaand, tijdens en na de bouw zullen monitoren. Voorts bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de monitoring van de grondwaterstand in het bestemmingsplan had moeten regelen, nu dat een kwestie van uitvoering betreft. Het betoog faalt.

19. [appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat het plan ten onrechte voorziet in een parkeergarage in of nabij de waterkering. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat de raad zich eerder op het standpunt heeft gesteld dat het bouwen in of in de nabijheid van een waterkering niet is toegestaan.

19.1. Aan de westelijke zijde van het plandeel met de bestemming "Water" is de aanduiding "Waterstaat - Waterkering" toegekend.

Ingevolge artikel 7, lid 7.1, onder a, van de planregels zijn de voor "Waterstaat - Waterkering" aangewezen gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering.

19.2. Zoals in 18.2 staat, vormt de Hobbemakade de waterkering. De Hobbemakade ligt buiten het plangebied. Het plan voorziet derhalve niet in een parkeergarage ter plaatse van de waterkering. Voor zover [appellant sub 1] en anderen betogen dat ten onrechte

binnen de beschermingszone van de waterkering kan worden gebouwd, wordt overwogen dat daar geen absoluut bouwverbod geldt. Het betoog faalt.

Bouwregels

20. Het beroep richt zich voorts tegen de bouwregels met betrekking tot de bestemmingen "Verkeer - Verblijfsgebied" en "Water".

[appellant sub 1] en anderen betogen dat de aanduidingen "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -1", "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2", "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3" en "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -4" ten onrechte aan de Ruijsdaelkade zijn toegekend, nu dat tot gevolg heeft dat dit deel van de Ruijsdaelkade geheel kan worden bebouwd met bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Dit leidt volgens [appellant sub 1] en anderen tot rechtsonzekerheid.

[appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat het plan ten onrechte niet regelt waar de in- en uitritten van de parkeergarage zijn voorzien. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat dit, gelet op de impact van de hellingbanen op het woon- en leefmilieu van bewoners, wel had gemoeten.

[appellant sub 1] en anderen betogen dat in het plan ten onrechte geen maximale bouwhoogte voor ventilatievoorzieningen is vastgesteld.

[appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat een bouwhoogte voor de doorrijhoogtebeveiliging van 3,5 m te hoog is en dat 2,5 m daarvoor volstaat, nu alleen personenauto's gebruik kunnen maken van de parkeergarage. Voorts achten [appellant sub 1] en anderen verlichte signaleringsborden die aangeven waar de inrit van de parkeergarage zich bevindt, ongewenst.

[appellant sub 1] en anderen betogen dat het plan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2" ten onrechte (entree)gebouwen mogelijk maakt. [appellant sub 1] en anderen stellen voor dat gebouwen alleen mogen worden toegestaan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -1". [appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat de maximale bouwhoogte voor bovengrondse (entree)gebouwen van 4 m te hoog is. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat een maximale hoogte van 3 m voldoende is.

[appellant sub 1] en anderen betogen dat het plan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -4" ten onrechte uit het water stekende delen van nooduitgangen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde en ventilatiekanalen, mogelijk maakt. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat het zicht hierop ontsierend is.

20.1. Ingevolge artikel 1, lid 1.30, van de planregels wordt onder peil voor een bouwwerk in het water verstaan het plaatselijk aan te houden waterpeil, tenzij in deze regels anders is bepaald.

Ingevolge artikel 2, lid 2.3, wordt bij toepassing van de bouwhoogte gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

Ingevolge artikel 4, lid 4.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer - Verblijfsgebied" aangewezen gronden bestemd voor:

[...];

c. wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie;

d. voet- en fietspaden;

e. parkeervoorzieningen op het maaiveld;

f. gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals in- en uitritten, (entree)gebouwen, nooduitgangen en ventilatievoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduidingen "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -1", "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2" en "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3".

Ingevolge lid 4.2.1, mag op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met dien verstande dat gebouwen slechts zijn toegestaan binnen de op de verbeelding aangegeven aanduidingen "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -1" en "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2" en "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3".

Ingevolge lid 4.2.2, onder b, sub 2, zijn ter plaatse van de aanduidingen "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -1", "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2", "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3" tevens bovengrondse delen van gebouwen voor nooduitgangen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:

- maximum aantal bovengrondse nooduitgangen: 3;

- maximum oppervlakte bovengrondse nooduitgangen: 10 m² per uitgang;

- maximum bouwhoogte bovengrondse nooduitgangen: 1 m.

Ingevolge sub 3 zijn ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2" tevens bovengrondse (entree)gebouwen voor voetgangers en fietsers, met ventilatievoorzieningen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:

- maximum aantal bovengrondse (entree)gebouwen: 2;
- maximum oppervlakte bovengrondse (entree)gebouwen: 20 m² per gebouw;
- maximum bouwhoogte bovengrondse (entree)gebouwen: 4 m.

Ingevolge sub 4 zijn in- en uitritten van een parkeergarage uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3" toegestaan;

Ingevolge sub 5 bedraagt de maximale ondergrondse bouwdiepte 16 m onder NAP.

Ingevolge lid 4.2.3, gelden voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de volgende regels:

- a. maximum bouwhoogte van muren, hekwerken en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: 1,5 m.
- b. maximum bouwhoogte doorrijhoogtebeveiliging: 3,5 m.

Ingevolge artikel 5, lid 5.1, onder c, van de planregels zijn de voor "Water" aangewezen gronden bestemd voor gebouwde parkeervoorzieningen met bijbehorende voorzieningen zoals nooduitgangen en ventilatievoorzieningen.

Ingevolge lid 5.2.1, mag op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

Ingevolge lid 5.2.2, onder c, zijn ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -4" tevens bovengrondse delen van gebouwen voor nooduitgangen toegestaan, met dien verstande dat wordt voldaan aan de volgende regels:

- 1. maximum aantal bovengrondse nooduitgangen: 3;
- 2. maximum oppervlakte bovengrondse nooduitgangen: 10 m² per uitgang; 3. maximum bouwhoogte bovengrondse nooduitgangen: 1 m, gemeten vanaf de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de nooduitgang.

Ingevolge lid 5.2.3 geldt voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen een maximum bouwhoogte van 3 m.

20.2. Aan de Ruijsdaelkade is de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" toegekend. Ingevolge artikel 4, lid 4.2.1, van de planregels zijn ter plaatse van deze bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan ten dienste van de bestemming. Dat de exacte locaties van de bouwwerken op de Ruijsdaelkade nog niet vast staan, betekent niet dat het plan rechtsonzeker is. Voorts ziet de Afdeling gelet op de aard en omvang van de toegestane bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in het kader van een goede ruimtelijke ordening de planregeling met betrekking tot bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Het betoog faalt.

20.2.1. De aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -3" is toegekend aan twee locaties op de Ruijsdaelkade. Ingevolge artikel 4, lid 4.2.2, aanhef en onder b, sub 4, van de planregels zijn uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding in- en uitritten voor de parkeergarage toegestaan. De plandelen met deze aanduidingen hebben elk een lengte van ongeveer 46 m. Dat de exacte locatie van de in- en uitritten nog niet vast staat, betekent niet dat het plan rechtsonzeker is. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat enige marge voor de locatie van de in- en uitritten nodig is voor de bouwtechnische uitvoering van de parkeergarage. Het betoog faalt.

20.2.2. Een losstaand gebouwde ventilatievoorziening ten behoeve van de parkeergarage wordt als een bouwwerk, geen gebouw zijnde, aangemerkt. Anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, geldt ter plaatse van de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" ingevolge artikel 4, lid 4.2.3, onder a, van de planregels een maximale bouwhoogte van 1,5 m voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Ter plaatse van de bestemming "Water" geldt ingevolge artikel 5, lid 5.2.3, van de planregels een maximum bouwhoogte van 3 m voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het plan voorziet derhalve in een maximale bouwhoogte voor een ventilatievoorziening. Het betoog mist derhalve feitelijke grondslag.

20.2.3. De raad heeft toegelicht dat de garage bereikbaar moet blijven voor hoge voertuigen van onderhoudsdiensten en hulpdiensten. Hiervoor is volgens de raad een hoogte van 3,5 m nodig. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen voorzien in een bouwhoogte van 3,5 m voor de doorrijhoogtebeveiliging.

Voor zover [appellant sub 1] en anderen vrezen voor overlast van verlichte signaleringsborden die aangeven waar de inrit van de parkeergarage zich bevindt, overweegt de Afdeling dat dit niet in het plan wordt geregeld, maar een

uitvoeringsaspect betreft. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen.

Het betoog faalt.

20.2.4. [appellant sub 1] en anderen hebben hun betoog ten aanzien van het ten onrechte voorzien in gebouwen ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -2" en dat een maximale bouwhoogte voor (entree)gebouwen van 3 m volstaat, niet onderbouwd. Voor zover zij vrezen voor een (entree)gebouw tegenover hun woning, overweegt de Afdeling dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat, nu de omvang en het aantal (entree)gebouwen is gemaximeerd, de ruimtelijke uitstraling hiervan beperkt is. Het betoog faalt.

20.2.5. Aan de oostzijde van het plandeel met de bestemming "Water" is de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - parkeergarage -4" toegekend. Ingevolge deze aanduiding kunnen ter plaatse bovengrondse delen van nooduitgangen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de ruimtelijke uitstraling van bovengrondse delen van nooduitgangen beperkt is, nu op de gronden met voornoemde bestemming en aanduiding maximaal drie nooduitgangen zijn toegestaan met een maximum oppervlakte van 10 m² per nooduitgang.

Wat betreft bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bijvoorbeeld ventilatievoorzieningen, geldt een maximum bouwhoogte van 3 m. Deze bouwhoogte dient, gelet op artikel 1, lid 30 in samenhang gezien met artikel 2, lid 2.3, van de planregels te worden gemeten vanaf het plaatselijk aan te houden waterpeil. Nu het verschil tussen het peil en de straathoogte ongeveer 1 m bedraagt, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het zicht op uitstekende bouwwerken en andere overige bouwwerken, gering zal zijn. Verder heeft de raad mogen uitgaan van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het plan en dat derhalve niet overal in het water bouwwerken, geen gebouwen zijnde, komen.

Anders dan [appellant sub 1] en anderen betogen, heeft de raad gelet hierop in redelijkheid in de voorziene bouwmogelijkheden kunnen voorzien.

Het betoog faalt.

Afwijkingsregels

21. Het beroep van [appellant sub 1] en anderen richt zich voorts tegen artikel 10 van de planregels waarin de algemene afwijkingsbevoegdheden zijn opgenomen. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de bevoegdheden tot het afwijken van het bestemmingsplan

te ruim zijn vastgesteld. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat de afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot vrijstaande muren en ventilatievoorzieningen te ruim is, nu vrijstaande muren en ventilatievoorzieningen niet van geringe omvang zijn.

[appellant sub 1] en anderen betogen voorts dat artikel 10, onder a, sub 3, van de planregels ten onrechte voorziet in een afwijkingsbevoegdheid voor het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrenzen dan wel maximale oppervlaktematen met ten hoogste 2 m voor uitkragingen, luifels en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat een overschrijding van 2 m te ruim en onnodig is.

21.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de afwijkingsregels zoals opgenomen in artikel 10 van de planregels, standaard in bestemmingsplannen worden opgenomen ten behoeve van de flexibiliteit. De raad stelt zich voorts op het standpunt dat de afwijkingsmogelijkheden gering van aard en omvang zijn.

21.2. Ingevolge artikel 10, onder a, van de planregels, is, indien niet met toepassing van een andere bepaling van deze regels afgeweken kan worden, het dagelijks bestuur (lees: bevoegd gezag) bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, eerste lid, onder c, van de Wro een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de desbetreffende bepalingen van dit bestemmingsplan, ten behoeve van:

1. het bouwen van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en openbare toiletvoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 m en een maximaal vloeroppervlak van 25 m²;
2. het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, fontein, beeldende kunst en kunstobjecten, vrijstaande muren, straatmeubilair, geluidwerende voorzieningen, bruggen en andere waterbouwkundige constructies, ondergrondse vuilstortcontainers en ventilatievoorzieningen met een maximum bouwhoogte van 6 m en een maximaal vloeroppervlak van 10 m²;
3. het overschrijden van de bouw- en bestemmingsgrenzen dan wel maximale oppervlaktematen met ten hoogste 2 m voor uitkragingen, luifels en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen.

21.3. De raad heeft niet gemotiveerd waarom de bouw mogelijkheden die ingevolge artikel 10, onder a, sub 1 en 2, van de planregels bij afwijkingsmogelijkheid zijn toegestaan, noodzakelijk zijn binnen het plangebied. De enkele toelichting van de raad ter zitting dat de afwijkingsbevoegdheden in dit artikel enige flexibiliteit bieden bij het ontwerp van de voorziene bouwgarage is hiervoor onvoldoende. Hierbij betreft de

Afdeling dat de bouwmogelijkheden die bij afwijkmogelijkheid zijn toegestaan, niet gering zijn. Gelet hierop ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat de raad artikel 10, onder a, sub 1 en 2, van de planregels in zoverre in strijd met artikel 3:46 van de Awb heeft vastgesteld. Het betoog slaagt.

21.3.1. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid artikel 10, onder a, sub 3, van de planregels heeft kunnen vaststellen. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat de afwijkmogelijkheid in dit artikel uitsluitend ziet op uitkragingen, luifels en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen. Het betoog faalt.

Verbreiding Brandweerbrug

22. Het beroep van [appellant sub 1] en anderen, voor zover ontvankelijk, richt zich voorts tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" ter plaatse van de Brandweerbrug aan de noordkant van het plangebied. [appellant sub 1] en anderen betogen dat het plan ten onrechte voorziet in een verbreding van deze brug met ongeveer 8 m. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat verbreding tot maximaal 2 m voldoende is voor een rijbaan, fietspad en stoep.

22.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de brug wordt verbreed vanwege de toename van fietsers- en voetgangersverkeer tussen het Museumkwartier en de Oude Pijp. De raad voert hiertoe aan dat met de verbreding van de brug de verkeersveiligheid toeneemt.

22.2. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor een breedte van ongeveer 17,5 m voor de Brandweerbrug. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat verbreding van de brug noodzakelijk is om de toename van het fietsers- en voetgangersverkeer te verwerken en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het betoog faalt.

Economische en financiële uitvoerbaarheid

23. [appellant sub 1] en anderen betogen dat het plan financieel en economisch niet uitvoerbaar is.

[appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat onduidelijk is of de voorziene parkeergarage financieel uitvoerbaar is, nu onzeker is of de investering in 40 jaar is afgelost.

[appellant sub 1] en anderen voeren verder aan dat de raad ten onrechte ervan is uitgegaan dat alleen de exploitatiekosten moeten worden terugverdiend en dat de investering in het realiseren van de parkeergarage niet hoeft te worden terugverdiend. [appellant sub 1] en anderen voeren aan dat een dergelijk uitgangspunt niet kan worden gehanteerd indien de parkeergarage feitelijk een bezoekersgarage zal worden. Volgens [appellant sub 1] en anderen gaat de gemeente hierdoor een oneerlijke concurrentie aan met private parkeergarages.

23.1. Bij besluit van 11 december 2012 (hierna: het investeringsbesluit) heeft de raad een krediet van € 47.400.000,- beschikbaar gesteld voor de realisatie van de parkeergarage. Voorts is € 8.500.000,- beschikbaar gesteld voor bijkomende kosten in de jaren 2013-2017. Deze kosten worden volgens het investeringsbesluit gedekt uit de zogenoemde Bestemmingsreserve Inpandige ParkeerVoorziening.

23.2. In de financiële paragraaf, behorend bij het investeringsbesluit, staat dat de bouwkosten van de garage en de installatiekosten zullen worden gefinancierd door middel van twee separate kredieten. Het krediet voor de bouwkosten wordt in 40 jaar afgelost, met een restwaarde van 25% van het investeringsbedrag. Het krediet voor de installatiekosten wordt in 15 jaar afgelost.

23.3. In het rapport "Exploitatieanalyse Parkeergarage Boerenwetering Amsterdam" van 8 augustus 2012, uitgevoerd door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam in opdracht van de raad, is het onderzoek naar de exploitatie van de garage bij een aantal varianten neergelegd. In het rapport staat dat in alle onderzochte varianten de exploitatielasten en de kapitaallasten van parkeergebonden installaties worden gedekt door de parkeerinkomsten.

23.4. Wat betreft de financiële uitvoerbaarheid overweegt de Afdeling dat de raad krediet beschikbaar heeft gesteld voor de realisatie van de parkeergarage en bijkomende kosten. Uit de financiële paragraaf volgt dat de beschikbaar gestelde gelden hiervoor dekkend zijn. Verder staat in de financiële paragraaf dat het krediet voor de bouwkosten, anders dan [appellant sub 1] en anderen hebben betoogd, in 40 jaar wordt afgelost. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat het plan financieel niet uitvoerbaar is.

Wat betreft de economische uitvoerbaarheid overweegt de Afdeling dat uit de exploitatieanalyse volgt dat de exploitatielasten en de kapitaallasten van parkeergebonden installaties worden gedekt door de parkeerinkomsten. [appellant sub 1] en anderen hebben de conclusies van de exploitatieanalyse niet inhoudelijk bestreden. De Afdeling ziet derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich op voorhand niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Het betoog faalt.

Overige gronden

24. [appellant sub 2] en anderen betogen dat in het bestemmingsplan ten onrechte niet is vastgelegd dat de gemeente verantwoordelijk is wat betreft het toezicht bij de bouw van de parkeergarage en indien de aannemer tekortschiet.

24.1. De Afdeling overweegt dat een regeling omtrent de aansprakelijkheid bij schade niet thuis hoort in een bestemmingsplan, nu een dergelijke regeling geen ruimtelijke relevantie heeft. De raad heeft zich derhalve terecht op het standpunt gesteld dat de aansprakelijkheid niet in het bestemmingsplan behoefde te worden vastgelegd. Het betoog faalt.

25. [appellant sub 1] en anderen betogen dat veel zaken ten onrechte worden doorgeschoven naar de procedure omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen. [appellant sub 1] en anderen voeren hiertoe aan dat het ontwerp van de parkeergarage en de bouwwijze ten onrechte geheel aan de bouwer van de parkeergarage worden overgelaten.

25.1. Het betoog dat de bouwwijze en het ontwerp van de parkeergarage in het bestemmingsplan zou moeten worden geregeld kan niet slagen, nu dat een kwestie van uitvoering betreft en uitvoeringsaspecten niet aan de orde kunnen komen in deze procedure.

26. [appellant sub 1] en anderen betogen dat onduidelijk is waar de westelijke plangrens langs de Hobbemakade loopt.

26.1. De verbeelding is voorzien van een topografische ondergrond. Met deze ondergrond is te zien waar de plangrens ligt. Niet valt in te zien dat de ondergrond onduidelijk is, zodat in zoverre geen sprake is van een rechtsonzekere situatie. Het betoog faalt.

Conclusie, bestuurlijke lus en proceskosten

27. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit is genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Voorts is het plan, voor zover het betreft artikel 10, onder a, sub 1 en 2, van de planregels, in strijd met artikel 3:46 van de Awb vastgesteld.

28. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 8.51d van de Awb op te dragen om binnen 26

weken na verzending van deze tussenuitspraak de hierna te vermelde gebreken in het bestreden besluit te herstellen, zonder dat toepassing behoeft te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. De raad dient daartoe:

- met inachtneming van overweging 17.4 inzichtelijk te maken;
- wat de gevolgen zijn van de uitvoering van het plan voor de slecht doorlatende laag;
- wat de gevolgen zijn van het plan voor de grondwaterstanden aan de westelijke zijde van het plangebied;
- waarbij tevens rekening dient te worden gehouden met de maximale mogelijkheden van het plan;
- met inachtneming van overweging 21.3 een deugdelijke motivering te geven voor de maximale bouwhoogten en vloeroppervlak vastgesteld in artikel 10, onder a, sub 1 en 2 van de planregels, dan wel een andere planregeling vast te stellen.

Het besluit tot wijziging van het plan dient op de wettelijk voorgeschreven wijze te worden bekendgemaakt en te worden medegedeeld.

29. De Afdeling ziet voorts aanleiding om met toepassing van artikel 8:80b, derde lid, van de Awb de hierna vermelde voorlopige voorziening te treffen, teneinde onomkeerbare gevolgen te voorkomen.

30. In de einduitspraak zal ten aanzien van [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 2] en anderen worden beslist over de proceskosten en de vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. draagt de raad van de gemeente Amsterdam op om binnen 26 weken na de verzending van deze uitspraak:

1. met inachtneming van overweging 28 de daarin omschreven gebreken te herstellen;
2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en de wijziging van het besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen;

II. schorst bij wijze van voorlopige voorziening het besluit van de raad van de gemeente Amsterdam van 25 september 2013 tot vaststelling van het bestemmingsplan

"Boerenweteringgarage 2013" tot het moment waarop de Afdeling einduitspraak doet dan wel het besluit van 25 september 2013 anderszins onherroepelijk wordt.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. G.T.J.M. Jurgens en mr. B.P.M. van Ravels, leden, in tegenwoordigheid van mr. J. Schaaf, griffier.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Schaaf
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 29 april 2015

523-763.

Ingenieursbureau Amsterdam
T.a.v. dhr. J. de Jong
Postbus 12693
1100 AR AMSTERDAM

Datum	Ons kenmerk	Aantal pagina's
29 juni 2015	1220311-000-GEO-0002	2
Contactpersoon	Doorkiesnummer	E-mail
John Lambert	+31(0)88335 7542	john.lambert@deltares.nl
		Versie
		02

Onderwerp
Aanvulling op waterparagraaf Boerenwetering

Geachte heer De Jong,

Op woensdag 29 april werd door de Raad van State een tussenuitspraak gedaan in de beroepen die ingediend zijn tegen de vaststelling van bestemmingsplan Boerenwetering. (uitspraak 201311035/1/R1).

Naar aanleiding hiervan is door het ingenieursbureau Amsterdam aanvullend modelonderzoek gedaan en is een aanvulling van de waterparagraaf d.d. 18 mei 2015 opgesteld t.b.v. bestemmingsplan Boerenweteringgarage (kenmerk 190918, dd. 13 mei 2015). Deze notitie is eerder (op 6 mei 2015) als concept aan Deltares voorgelegd.

Door Deltares zijn op basis van deze concept-notitie enkele opmerkingen gemaakt, welke vervolgens telefonisch doorgesproken en nader toegelicht zijn. Deze opmerkingen betroffen de wijze waarop de tussenzandlaag (wadzandlaag) in het lokale (freatische) en regionale model zouden moeten worden ingebouwd. Hierover zijn de volgende opmerkingen gemaakt:

1. In de conceptnotitie zijn de effecten op de omgeving berekend met een model waarin de wadzandlaag niet voorkomt. Voorgesteld is door Deltares om de effecten door te rekenen met het aangepaste model waarin de wadzandlaag ook voorkomt. Daarbij moet worden aangetoond dat de calibratie –die op basis van peilbuizen in de freatische laag en in het eerste watervoerende pakket heeft plaatsgevonden – onder deze toevoeging (van het wadzandpakket) nog kloppend is.
2. Betreffende de modellering van de wadzandlaag zelf: het doorlaatvermogen in de orde van 15 m²/dag lijkt een redelijke aanname en 5 m²/dag een worst-case (NB in de definitieve versie is zelfs met 1 m²/dag gerekend). Waarschijnlijk zal het resultaat (sterk) worden beïnvloed door de verdeling van de hydraulische weerstand (c-waarde) boven en onder de wadzandlaag. De geschatte waarden van de c-waarde boven en onder het wadzand zouden vermeld en beredeneerd moeten worden en de variatie geanalyseerd moeten worden aan de hand van de ijking met de metingen.



Datum
29 juni 2015

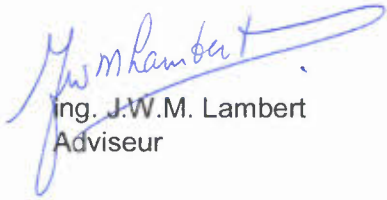
Ons kenmerk
1220311-000-GEO-0002

Pagina
2/2

Een en ander heeft er toe geleid dat in de definitieve versie van de aanvulling van de waterparagraaf de wadzandlaag – voor zover de beschikbare gegevens dat toelaten – correct is meegenomen. Dit voorbehoud geeft in algemene zin aan dat er altijd zaken en omstandigheden kunnen voordoen die noch bij het ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam (IBA) noch bij Deltares bekend zijn noch behoren te zijn. Deltares kan zich dan ook verenigen met de gepresenteerde prognoses, welke voldoende zijn om de conclusies van het document te onderbouwen.

Op grond van deze correcties van het concept IBA-rapport heeft Deltares de definitieve aanvulling op de waterparagraaf goedgekeurd en geaccordeerd.
In het vertrouwen u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,



Ing. J.W.M. Lambert
Adviseur

Paraaf
dr.ir. M. Korff



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

Te publiceren tekst

Onderwerp

Boerenweteringgarage, gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 2013

Te publiceren tekst

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

De Deelraad van Stadsdeel Zuid besluit

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

Wettelijke grondslag

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

Bestuurlijke achtergrond

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resultaat commissiebehandeling

Vast te stellen in de raadsvergadering van 25 september 2013.

Korte toelichting op het gevraagde besluit

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

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

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

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

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

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

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

Kanttekeningen en risico's

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

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

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

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

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

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

Gevolgen

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

Uitkomsten extern advies

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

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

Voorontwerp bestemmingsplan

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

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

gemaximeerd tot 600 plaatsen;

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

Ontwerp bestemmingsplan

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

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

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

Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen:

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

Ambtelijke wijzigingen:

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

Financiële paragraaf

De ontwikkeling is financieel uitvoerbaar:

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

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

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

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

Financiële toelichting:

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

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

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

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

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

Geheimhouding

N.v.t.

Publicatie/communicatie

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

Meegezonden

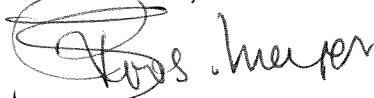
Op de raadsinformatie op de website ([www.zuid.amsterdam.nl/bestuur en organisatie/deelraad](http://www.zuid.amsterdam.nl/bestuur-en-organisatie/deelraad)) treft u de volgende stukken aan.

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

Ter inzage gelegd

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

Aldus besloten,

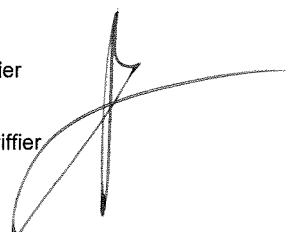


F.S. Roos-Meijer

raadsvoorzitter

J.S. Spier

raadsgriffier



23 juli 2013



Nota van Beantwoording Zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013



Inhoudsopgave

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

A. Inleiding

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

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

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

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

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

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

B. Zienswijzen ter visielegging

1.1. Adressant 1

Zienswijze 1a

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

Beantwoording 1a

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

Zienswijze 1b

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

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

Beantwoording 1b

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

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

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

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

Zienswijze 1c

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

Beantwoording 1c

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

Zienswijze 1d

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

Beantwoording 1d

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

Zienswijze 1e

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

Beantwoording 1e

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

Zienswijze 1f

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

Beantwoording 1f

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

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

Zienswijze 1g

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

Beantwoording 1g

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

Zienswijze 1h

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

Beantwoording 1h

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

Zienswijze 1i

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

Beantwoording 1i

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

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

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

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

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

Zienswijze 1j

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

Beantwoording 1j

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

Zienswijze 1k

Het overgangsrecht is in strijd met het recht geformuleerd.

Beantwoording 1k

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

Zienswijze 1l

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

Beantwoording 1l

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

Zienswijze 1m

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

Beantwoording 1m

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

Zienswijze 1n

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

Beantwoording 1n

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

Zienswijze 1o

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

Beantwoording 1o

Zie het antwoord onder 1n en 12r.

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

Zienswijze 1p

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

Beantwoording 1p

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

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

Zienswijze 1q

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

Beantwoording 1q

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

Zienswijze 1r

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

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

Beantwoording 1r

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1s

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

Beantwoording 1s

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

Zienswijze 1t

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

Beantwoording 1t

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

Zienswijze 1u

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

Beantwoording 1u

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

bestemmingsplan.

Zienswijze 1v

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

Beantwoording 1v

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

Zienswijze 1w

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

Beantwoording 1w

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

Zienswijze 1x

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

Beantwoording 1x

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

Zienswijze 1y

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

Beantwoording 1y

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

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

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

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

Zienswijze 1z

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

Beantwoording 1z

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1aa

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

Beantwoording 1aa

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

Zienswijze 1bb

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

Beantwoording 1bb

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

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

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

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

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

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

Zienswijze 1cc

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

Beantwoording 1cc

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

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

Zienswijze 1dd

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

Beantwoording 1dd

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

Zienswijze 1ee

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

Beantwoording 1ee

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

Zienswijze 1ff

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

Beantwoording 1ff

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

Zienswijze 1gg

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

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

Beantwoording 1gg

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

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

Zienswijze 1hh

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

Beantwoording 1hh

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

Conclusie:

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

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

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

1.2. Adressant 2

Zienswijze 2a

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

Beantwoording 2a

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

afweging heeft dus al plaatsgevonden.

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

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

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

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2b

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

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

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

Beantwoording 2b

Zie beantwoording 12t.

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2c

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

Beantwoording 2c

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

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

Zienswijze 2d

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

Beantwoording 2d

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2e

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

Beantwoording 2e

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

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

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

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

Met betrekking tot Planschade:

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2f

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

Beantwoording 2f

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3. Adressant 3

Zienswijze 3a

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

Beantwoording 3a

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3b

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

Beantwoording 3b

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

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

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4. Adressant 4

Zienswijze 4a

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

Beantwoording 4a

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

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

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

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

Zienswijze 4b

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

Beantwoording 4b

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.5. Adressant 5

Zienswijze 5a

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

Beantwoording 5a

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.6. Adressant 6

Zienswijze 6a

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

Beantwoording 6a

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

Zienswijze 6b

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

Beantwoording 6b

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

Zienswijze 6c

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

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

Beantwoording 6c

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

Zienswijze 6d

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

Beantwoording 6d

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

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

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

Zienswijze 6e

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

Beantwoording 6e

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

Zienswijze 6f

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

Beantwoording 6f

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6g

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

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

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

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

Beantwoording 6g

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

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

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6h

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

Beantwoording 6h

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

Zienswijze 6i

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

Beantwoording 6i

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

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

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.7. Adressant 7

Zienswijze 7a

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

Beantwoording 7a

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

Zienswijze 7b

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

Beantwoording 7b

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

Zienswijze 7c

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

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

Beantwoording 7c

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 7d

Adressant verzet zich tegen het toeristischer maken van de buurt.

Beantwoording 7d

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

Zienswijze 7e

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

Beantwoording 7e

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

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

Zienswijze 7f

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

Beantwoording 7f

Zie beantwoording zienswijzen 2e en 6g.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.8. Adressant 8

Zienswijze 8a

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

Beantwoording 8a

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

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

Zienswijze 8b

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

Beantwoording 8b

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

Zienswijze 8c

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

Beantwoording 8c

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

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.9. Adressant 9

Zienswijze 9a

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

Beantwoording 9a

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

Zienswijze 9b

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

Beantwoording 9b

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9c

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

Beantwoording 9c

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

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

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

Zienswijze 9d

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

Beantwoording 9d

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

Zienswijze 9e

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

Beantwoording 9e

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

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

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.10. Adressant 10

Zienswijze 10a

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

Beantwoording 10a

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

Voor de realisatie van de Boerenweteringgarage wordt daarbij een

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

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

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.11. Adressant 11

Zienswijze 11a

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

Beantwoording 11a

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11b

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

Beantwoording 11b

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11c

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

Beantwoording 11c

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

Zienswijze 11d

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

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

Beantwoording 11d

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11e

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

Beantwoording 11e

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

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

Zienswijze 11f

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

Beantwoording 11f

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

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

plaatsvindt.

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11g

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

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

Beantwoording 11g

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11h

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

Beantwoording 11h

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11i

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

Beantwoording 11i

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11j

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

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

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

Beantwoording 11j

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11k

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

Beantwoording 11k

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11l

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

Beantwoording 11l

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11m

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

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

Beantwoording 11m

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 11n

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

Beantwoording 11n

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

1.12. Adressant 12

Zienswijze 12a

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

Beantwoording 12a

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12b

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

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

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

Beantwoording 12b

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

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

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

Zienswijze 12c

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

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

Beantwoording 12c

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

Zienswijze 12d

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

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

Beantwoording 12d

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

Zienswijze 12e

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

Beantwoording 12e

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

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

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

Zienswijze 12f

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

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

Beantwoording 12f

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

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

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

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

Zienswijze 12g

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

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

Beantwoording 12g

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

Zienswijze 12h

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

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

Beantwoording 12h

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12i

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

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

Beantwoording 12i

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12j

4.2.3.

b. maximumbouwhoogte van portalen 3,5 meter

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

Beantwoording 12j

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

Zienswijze 12k

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

Beantwoording 12k

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

Zienswijze 12l

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

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

Beantwoording 12l

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12m

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

Beantwoording 12m

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

Zienswijze 12n

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

Beantwoording 12n

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

Zienswijze 12o

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

Beantwoording 12o

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12p

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

Beantwoording 12p

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12q

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

Beantwoording 12q

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

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

Zienswijze 12r

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

Beantwoording 12r

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12s

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

Beantwoording 12s

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

Voorts heeft het dagelijks bestuur het voorontwerp bestemmingsplan en het IPvE

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12t

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

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

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

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

Beantwoording 12t

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

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

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

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

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

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12u

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

Beantwoording 12u

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

Zienswijze 12v

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

Beantwoording 12v

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

Zienswijze 12w

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

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

Beantwoording 12w

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

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 12x

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

Beantwoording 12x

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

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

Zienswijze 12y

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

Beantwoording 12y

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

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Conclusie:

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

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

C. Reacties DRO, KPN en Waternet

1.13. Adressant 13 - DRO

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

Reactie 13a

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

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

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

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

Beantwoording 13a

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

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

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

1.14. Adressant 14 - KPN

Reactie 14

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

Beantwoording 14

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

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

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

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

1.15. Adressant 15 - AGV/Waternet

Reactie 15a

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

Beantwoording 15a

De plantoelichting is hierop aangepast.

Reactie 15b

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

Beantwoording 15b

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

Reactie 15c

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

Beantwoording 15c

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

Reactie 15d

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

Beantwoording 15d

De waterparagraaf is hierop aangepast.

Nota van wijzigingen bestemmingsplan Boerenweteringgarage 2013

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

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

Regels:

Naar aanleiding van zienswijzen

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

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

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

Ambtshalve

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

Toelichting:

Naar aanleiding van zienswijzen

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

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

Ambtshalve

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