Toelichting op het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin.

1. Inleiding.

Het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin vormt het juridisch-planologisch kader om te komen tot realisering van een ondergrondse parkeergarage aan het Rokin en is als zodanig het laatste product in een reeks van besluitvormingsmomenten die direct of indirect van invloed zijn geweest op de aanleg van deze parkeergarage. In het navolgende wordt kort ingegaan op deze besluitvorming.

De Gemeenteraad van Amsterdam heeft bij zijn besluit van 9 februari 1994, nr. 74, het Verkeers- en Inrichtingsplan Binnenstad (VIP) vastgesteld. Dit plan kent twee belangrijke doelstellingen: behoud en verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad enerzijds en het realiseren van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in de stad anderzijds. Voor het bereiken van die doelstellingen wordt onder andere de bouw van parkeergarages in combinatie met het opheffen van parkeerplaatsen op straat ingezet. Een van de locaties voor parkeergarages die in het VIP worden genoemd, is de locatie Rokin.

Voor de parkeergarage is vervolgens een programma van eisen gemaakt, waarmee de Gemeenteraad bij besluit van 19 december 1996, nr. 708 heeft ingestemd. Uitgangspunten waren:
- een parkeergarage met 400 parkeerplaatsen;
- met voornamelijk een functie voor bezoekers van de binnenstad;
- het "watermodel" wordt, naast het "pleinmodel", opengehouden met doorberekening van gevolgen voor de exploitatie;

Naast de beleidsvorming en de daaruit voortvloeiende besluiten op basis van het VIP liep een tweede spoor, namelijk de besluitvorming omtrent de Noord-Zuidlijn. Op 27 november 1996 heeft de Gemeenteraad bij zijn besluiten nrs. 727–731 het tracé van de Noord-Zuidlijn definitief vastgesteld.

Een van de randvoorwaarden hierbij was dat de in voorbereiding zijnde aanleg van de Noord-Zuidlijn geen vertraging mocht ondervinden van de plannen voor de parkeergarage. Om die reden is ervoor gekozen om het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn niet te belasten met nevenprojecten, maar zich te beperken tot hetgeen direct noodzakelijk is voor de aanleg van het tracé en de stations. Veranderingen in het planologisch regime ten behoeve van ontwikkelingen in de (nabije) omgeving van de Noord-Zuidlijn worden in een apart bestemmingsplan of in een aparte bestemmingsplanherziening geregeld.

Vervolgens is de Gemeenteraad bij zijn besluit van 24 juni 1998, nr. 324, akkoord gegaan met de aanvraag om een rijksbijdrage voor de Noord-Zuidlijn, waarbij tevens is besloten:

- het station en de parkeergarage Rokin gelijktijdig te bouwen;
- de perrons van het station Rokin te verkorten tot 123 meter. Dit leidt tot een evenredig kleinere bouwput, en dus tot minder parkeerplaatsen dan eerder in het stedenbouwkundig plan vastgesteld, namelijk maximaal 330.

Tenslotte heeft de Gemeenteraad bij zijn besluit van 14 juni 1999, nr. 267, zich uitgesproken over de inpassing van de stations Noord-Zuidlijn in de binnenstad, waarbij ten aanzien van het station Rokin uiteindelijk is gekozen voor het zogenaamde pleinmodel, voor de herinrichting van het Rokin en de inpassing van het station Rokin als grondslag voor het definitief ontwerp. Voorts is ingestemd met de bouw van een parkeergarage met maximaal 330 parkeerplaatsen met een ontsluiting conform het pleinmodel, waarbij als uitgangspunt voor de exploitatie een gemengde functie voor bezoekers en vergunninghouders geldt. Tenslotte is besloten tot opheffing van evenzoveel parkeerplaatsen op straat als in de parkeergarage worden gerealiseerd (onder meer het parkeerterrein Rokin). Het opheffen vindt plaats binnen een straal van circa 300 meter rond de garage en dient uiterlijk op de dag van de opening te zijn geschied.

Opnieuw hebben Burgemeester en Wethouders zich op het standpunt gesteld dat vanwege de complexiteit en de omvang van het project Noord-Zuidlijn als criterium wordt gehanteerd dat de planning van de Noord-Zuidlijn maatgevend is.

Nu de planvorming en besluitvorming rond de parkeergarage Rokin is afgerond, is het met het oog op de samenloop met de bouw van het station Rokin wenselijk om een en ander ook juridisch-planologisch vorm te geven, zodat er binnen afzienbare tijd een toetsingskader aanwezig is voor te verlenen bouwvergunning(en).

Het gebied waarin de parkeergarage Rokin is gesitueerd, is hetzelfde als het gebied voor het station Rokin voor de Noord-Zuidlijn. Dit gebied wordt in het noorden begrensd door aan de linkerzijde de Spaarpotsteeg en aan de rechterzijde de Nadorststeeg. In het zuiden ligt de grens ter hoogte van de Taksteeg ter linkerzijde en de Langebrugsteeg ter rechterzijde.

2. Stedenbouwkundige inpassing.

Zoals in de voordracht van Burgemeester en Wethouders is aangegeven, betekent de aanleg van de Noord-Zuidlijn een kwaliteitssprong in de verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse binnenstad, maar biedt daarnaast de mogelijkheid om ook op andere terreinen gewenst en/of vastgesteld beleid te ontwikkelen. De stations en hun omgeving vervullen daarbij een sleutelrol. De planvorming is erop gericht om de kansen die de aanleg biedt, zo goed mogelijk te benutten, waarbij overigens als criterium geldt dat de planning van de Noord-Zuidlijn maatgevend is. Op het Rokin biedt de aanleg van een ondergronds

station en een ondergrondse parkeergarage de mogelijkheid om de openbare ruimte autovrij te maken en het verblijfsklimaat ingrijpend te verbeteren.

Het pleinmodel.

Als uitvloeisel van de besluitvorming rond het stedenbouwkundig programma van eisen zijn in intensieve samenwerking met de Dienst Binnenstad twee modellen voor de inpassing van het station Rokin van de Noord-Zuidlijn ontwikkeld. In het ene model, het "watermodel", wordt het Rokin zoveel als mogelijk teruggebracht in de staat van vóór de demping. In het andere model is gekozen voor de aanleg van een stedelijk plein van allure. De twee modellen zijn, na instemming van de betrokken bestuurlijke opdrachtgevers, vrij gegeven voor overleg en inspraak. Op grond van eerdere besluitvorming wordt in beide modellen boven op het dak van het station voor de Noord-Zuidlijn een parkeergarage gesitueerd.

Uit het gevoerde overleg met belanghebbenden, zoals de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam, de Vereniging Amsterdam City, ondernemers en omwonenden, bleek een sterke voorkeur om uit te gaan van een inpassingmodel met een plein en bomen, en een parkeergarage in de bouwput van het station Rokin met 330 parkeerplaatsen. Dit model biedt bovendien ruimte voor een ondergrondse fietsenstalling.

Met een herinrichting volgens het pleinmodel wordt de schaarse verblijfsruimte in dit drukke deel van de binnenstad aanzienlijk uitgebreid. Na het sluiten van de bouwput kan aan de oostzijde van de verkeersruimte van het Rokin een plein met uiteenlopende gebruiksmogelijkheden worden aangelegd, waarbij de oostwand van het Rokin nieuwe impulsen kan krijgen. Door de controlehal zo dicht mogelijk onder het maaiveld aan te leggen, kan het daglicht zeer ver toetreden tot de ondergrondse ruimten. Een hoogwaardige inrichting van het maaiveld, wat betreft de bestrating en de beplanting, levert een aanmerkelijke verbetering van het verblijfsklimaat op.

Consequenties op het maaiveld.

Bij de vaststelling van het VIP is bepaald: "Het ten opzichte van de situatie in 1993 gefaseerd opheffen van 7400 parkeerplaatsen op de openbare weg in de periode tot 2005, uitgaande van de realisering van 4400 vervangende parkeerplaatsen, onder andere door realisering van medegebruik in particuliere garages en het bouwen van nieuwe parkeergarages."
In het Programakkoord 1998–2002 is opgenomen dat parkeerplaatsen op straat worden opgeheven bij herprofilering ten behoeve van bredere stoepen, boomvakken, fietsenrekken, bankjes en dergelijke tot een maximum van gemiddeld 200 per jaar. Tevens geeft dit akkoord aan dat verdergaande opheffing van parkeerplaatsen op straat alleen kan als daarvoor gelijktijdig

compensatie wordt geboden in de vorm van parkeergarages. Bij de aanleg van een parkeergarage Rokin zullen conform het beleid 330 plaatsen op straat worden opgeheven.

In het verzorgingsgebied van de parkeergarage Rokin (een cirkel met een straal van circa 300 meter rond de garage) liggen de VIP-gebieden Stadshart Zuid en Burgwallen Zuid, waar volgens de parkeerbalans 1998 van de Dienst Binnenstad nog 128 respectievelijk 58 als op te heffen, resteren. De 120 parkeerplaatsen van het bewaakte parkeerterrein waren geen onderdeel van de hier genoemde geïnventariseerde op te heffen parkeerplaatsen. Dit betekent dat bij het realiseren van een garage met 330 plaatsen nog 24 (= 330 - 120 - 186) plaatsen binnen het invloedsgebied moeten worden opgeheven. De resterende 24 plaatsen kunnen binnen het invloedsgebied worden gevonden in het VIP-gebied Stadshart Noord. (Het nog op te heffen aantal parkeerplaatsen bedraagt hier 366).

Verkeer.

Er is in 1996 onderzoek verricht naar de te verwachten verkeersstromen op de stadshartlus. Dit onderzoek is recent herhaald in het kader van de Memorie van antwoord en de tracékeuze voor de westelijke stadshartlus. In het onderzoek is uitgegaan van een garage met een bezoekersfunctie en zijn de berekeningen gebaseerd op een gemiddelde werkdag tussen 16.00 en 18.00 uur.

Uit dit onderzoek blijkt dat het autoverkeer in het stadshart in 2010 met 3,0% zal afnemen als gevolg van beleidsmaatregelen en nieuwe infrastructuur (zoals de Noord-Zuidlijn). Op het Rokin neemt het autoverkeer volgens het doelscenario af met maximaal 40% en in het trendscenario met maximaal 30%. De capaciteit van de wegen in het stadshart zal, zeker dan, voldoende zijn om de verkeersstromen te verwerken, met medeneming van de parkeergarage Rokin.
In de huidige situatie komt op het Rokin en het Damrak op piekmomenten (zaterdag en zondagmiddag) filevorming voor. Dit effect kan worden tegengegaan door middel van tariefstelling, zoals het duurder maken van het parkeren in garages in de binnenstad/stadshart, het toelaten van bewonerparkeren [motie van het raadslid Van der Laan van 9 februari 1994 (Gemeenteblad afd.1, nr. 128)] en door een parkeerverwijssysteem dat informatie geeft over de tariefstelling. Het beleid is reeds nu gericht op het terugdringen van het autoverkeer in met name de binnenstad. Middels een uitgebreid communicatietraject en de recente plaatsing van extra parkeerverwijsborden wordt getracht de filevorming tegen te gaan. Sinds enige tijd opereert het zogenaamde parkeeradviesteam. Op middellange termijn wordt een uitgebreid parkeerverwijssysteem aangelegd dat erin voorziet de automobilist reeds op de ringweg A10 te informeren over de parkeermogelijkheden.

Voorts is het beleid erop gericht om een grotere tariefdifferentiatie tot stand te brengen tussen park-and-ridevoorzieningen en parkeergarages in de binnen-

stad. Verwacht wordt dat, wanneer een garage Rokin in exploitatie wordt genomen, in 2007 voldoende effect van het beleid is bereikt om filevorming op de stadshartlus tegen te gaan.

Het autoverkeer naar en van de garage wordt afgewikkeld aan de trambaanzijde van het Rokin. Hierbij wordt de opstel- en bufferruimte zodanig uitgevoerd, dat de doorstroming op het hoofdnet Openbaar vervoer, het hoofdnet Auto en het hoofdnet Fiets niet worden verstoord. Bovendien zijn hiermee de fietsers gevrijwaard van kruisend autoverkeer voor de garage.

Fietsparkeren.

De voorziene ondergrondse fietsenstalling voor 150 fietsen is toegankelijk vanaf het maaiveld of vanuit de verdeelhal van het station Rokin. De stalling is voorzien nabij de routes van het hoofdnet Fiets (de Langebrugsteeg). De aanleg van deze fietsvoorziening kan worden ingepast in de bouwfasering voor de Noord-Zuidlijn en de parkeergarage.

Station Rokin.

Er is geen sprake van een verandering in de stedenbouwkundige overwegingen welke ten grondslag hebben gelegen aan planvorming rond het Noord-Zuidlijnstation Rokin. De juridisch-planologische regeling hiervan, zoals neergelegd in het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn is dus in dit bestemmingsplan op identieke wijze overgenomen.

Aanwijzing beschermd stadsgezicht.

Op 3 februari 1999 is de binnenstad van Amsterdam aangewezen als beschermd stadsgezicht. In dit verband is voor de ter plaatse geldende bestemmingsplannen bepaald, of en in hoeverre deze plannen als beschermend plan in de zin van artikel 36, lid 1, van de Monumentenwet kunnen worden aangemerkt.

Voor nieuw in procedure te brengen bestemmingsplannen, zoals het onderhavige, dat deels betrekking heeft op voornoemd gebied, wordt in het kader van het overleg ex art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening beoordeeld, of een dergelijk bestemmingsplan als voldoende beschermend kan worden aangemerkt. In dit verband brengen wij het volgende onder uw aandacht.

Het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin is weliswaar primair opgesteld om naast de aanleg van een ondergrondse railverbinding en stationsbebouwing voor de Noord-Zuidlijn een ondergrondse parkeergarage in te passen in de ter plaatse geldende planologische regelingen, maar de bestemmingsplanregeling is zodanig dat hiermee (mede vanuit het oogpunt van het te beschermen stadsgezicht) ongewenste ontwikkelingen kunnen worden voorkomen. Dit geldt zowel voor het ondergrondse, alsook voor het bovengrondse deel. De situering

van de ondergrondse bebouwing die op grond van dit plan planologisch-juridisch mogelijk is, is zodanig dat, al dan niet na het nemen van mitigerende maatregelen, geen schade aan de bestaande bebouwing mag worden verwacht. Wat betreft de bovengrond heeft dit bestemmingsplan in de binnenstad uitsluitend betrekking op de openbare ruimte. Daarbij wordt de bestaande structuur geconserveerd, met dien verstande, dat onder strikte voorwaarden voorzieningen voor de Noord-Zuidlijn en de parkeergarage, zoals in- en uitgangen, mogelijk zijn.

Zoals reeds eerder vermeld, heeft de bouw van de ondergrondse parkeergarage als direct gevolg dat op straat evenzoveel parkeerplaatsen worden opgeheven, onder meer op het parkeerterrein Rokin. Hiermee wordt een positieve bijdrage geleverd aan het beschermde stadsgezicht. Daarnaast levert een hoogwaardige inrichting van het maaiveld, wat betreft bestrating en beplanting, een aanmerkelijke verbetering van het verblijfsklimaat op.

3. Juridisch-planologische inpassing.

De in de voorschriften opgenomen overgangsbepalingen, algemene vrijstellingen, algemene gebruiksbepalingen en de strafbepaling zijn standaardbepalingen zoals die in Amsterdamse bestemmingsplannen opgenomen plegen te worden. Voor alle duidelijkheid is in art. 6 (toegelaten overschrijdingen) expliciet aangegeven dat deze bepaling ook betrekking kan hebben op gebouwen die net buiten het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin liggen. Deze verduidelijking is in dit bestemmingsplan nadrukkelijk opgenomen, omdat in dit bestemmingsplan de plangrens gelijk is aan de bestaande voorgevelrooilijnen, waardoor uitstekende delen van buiten het plangebied gelegen bebouwing, zoals kroonlijsten en hijsbalken, nog net binnen het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin vallen. Met de vrijstellingsbepaling zal worden omgegaan overeenkomstig het beleid dat wordt gehanteerd bij het verlenen van vrijstellingen uit de aangrenzende bestemmingsplannen. Dit betekent dat de vrijstelling, mede met het oog op de aanwijzing van de binnenstad als beschermd stadsgezicht, niet zonder meer zal worden verleend, maar in ieder geval zal moeten passen binnen het straatbeeld als geheel.

Zoals reeds in het voorgaande is gesteld, is de juridisch-planologische regeling met betrekking tot het station Rokin in stand gebleven. Deze regeling heeft in art. 3 van de voorschriften slechts uitbreiding in die zin gekregen dat de ondergrondse parkeergarage als bestemming is toegevoegd, met de bijbehorende voorschriften.

Binnen de bestemming Parkeergarage, waarboven openbare ruimte en waaronder een ondergronds station (P + S + Vo), zijn stationsgebouwen, waaronder begrepen daarbij behorende voorzieningen, zoals perrons, maar ook bijvoorbeeld winkels, fietsenstallingen en horeca, toegestaan. Tevens mogen de gronden worden gebruikt ten behoeve van de openbare ruimte, waarbinnen ver-

keersareaal, groenvoorzieningen, pleinen en water zijn toegestaan. Voor winkels, kantoren met baliefunctie, horeca en maatschappelijke voorzieningen is een gezamenlijk maximumvloeroppervlak opgenomen. Tot slot mogen de gronden ook worden gebruikt voor het railtracé. Dit laatste is met name opgenomen omdat de stationsgebouwen naar verwachting kleiner zijn dan het onderhavige bestemmingsvlak en het railtracé dus doorloopt tot in het bedoelde vlak.

In- en uitgangen (van het station en eventueel van de fietsenstalling die deel uitmaken van het station) zijn slechts toegestaan in een beperkt deel van het bestemmingsvlak, dat als zodanig nader is aangeduid. Hetzelfde geldt voor de voetgangersuitgangen van de parkeergarage. Ten aanzien van de in- en uitgangen is een maximumbouwhoogte en een minimumafstand tot de overige bebouwing aangegeven. Daar deze bebouwing niet binnen het plangebied valt, maar daaraan direct grenst, is in de voorschriften de term "minimumafstand tot de plangrens" gebruikt. Daarnaast is een maximumoppervlak op maaiveldniveau gegeven. Deze maximumomvang heeft dus betrekking op het oppervlak van het maaiveld dat in beslag wordt genomen door in- en uitgangen. Het aangegeven maximum is inclusief de maaiveldruimte, die bijvoorbeeld slechts in beslag wordt genomen door trappen met een balustrade eromheen.

Daarnaast zijn de overige binnen het plangebied toegestane functies en daarbij behorende bouwvoorschriften en gebruiksbepalingen opgenomen, waarbij, zoals vermeld, het bestaande planologisch kader als uitgangspunt heeft gediend.

Na de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 20 februari 2001 betreffende het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn een vrijstellingsbepaling opgenomen ten aanzien van de diepteligging van het railtracé (art. 3, lid 13). In § 4 wordt deze aanpassing nader toegelicht.

4. Uitspraak afdeling Rechtspraak van de Raad van State diepteligging.

De regeling voor de diepteligging van het railtracé is opgenomen in art. 16 van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. Uitgangspunt hierbij is het lengteprofiel zoals dat voor het gehele tracé is aangegeven. Het lengteprofiel geeft de diepte aan waarop de bovenkant van de spoorstaaf mag worden gelegd. Met name het feit dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om hier 5 meter van af te wijken, acht de afdeling Rechtspraak in strijd met de rechtszekerheid omdat de bepaling 'geen materiële voorwaarden bevat waaraan voldaan dient te zijn voordat van het tunnelontwerp kan worden afgeweken'. Dit klemt volgens de afdeling eens te meer omdat er geen procedurele waarborgen zijn opgenomen.

Op grond van vorenstaande overwegingen heeft de afdeling het goedkeuringsbesluit, wat het betreft art. 16, lid 2, vernietigd en aan dit lid goedkeuring

onthouden. (Art. 16, lid 2, was het voorschrift dat een afwijking van 5 meter van de aangegeven bovenkant-spoor-maat toestaat.)

Als gevolg van de uitspraak van de afdeling Rechtspraak is in het onderhavige bestemmingsplan een zeer genuanceerde regeling opgenomen ten aanzien van de diepteligging. In dit stadium van de planontwikkeling is het niet mogelijk om exact aan te geven op welke diepte het tracé idealiter zou moeten liggen; daarom is het mogelijk maken van enige afwijking van de aangegeven maten noodzakelijk.

In de eerste plaats is de mogelijkheid opgenomen om de lijn dieper te realiseren. Met name vanuit het standpunt van nadelige beïnvloeding van de bovenliggende bebouwing betekent dit niet dat sprake kan zijn van een technisch ongewenste situatie. Ook zijn er geen conflicterende ruimtelijke claims in de diepere ondergrond, op grond waarvan een afwijking naar beneden aan verdere regels zou moeten worden gebonden. Een maximum van 5 meter afwijking naar beneden is opgenomen in een vrijstellingsprocedure vanuit de gedachte dat de stations om praktische redenen niet te diep moeten worden gerealiseerd.

De mogelijkheden voor een hogere ligging van het tracé zijn, om een afweging van alle belangen te garanderen, in de eerste plaats gebonden aan een vrijstellingsprocedure. Dit geeft Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid (en verplichting) om in de gegeven situatie alle belangen, waaronder dus ook de belangen die verband houden met de bovenliggende bebouwing, af te wegen.

Een tweede garantie bestaat eruit dat een vrijstelling tot afwijking aan een maximum is gebonden. Als uitgangspunt geldt daarbij een maximumafwijking van het aangegeven profiel van 2 meter.

Een derde garantie volgt uit het opnemen van een voorwaarde waaraan moet zijn voldaan, willen Burgemeester en Wethouders een vrijstelling van het aangegeven profiel kunnen verlenen: De vrijstelling kan slechts worden verleend voorzover door de hogere ligging het risicoprofiel voor de bebouwing binnen het invloedsgebied van de Noord-Zuidlijn minimaal gelijk blijft. Dit betekent dat in het concrete geval dat Burgemeester en Wethouders overwegen een vrijstelling te verlenen het risicoprofiel voor de specifieke situatie bekend moet zijn. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het Adviesbureau Noord/Zuidlijn en door TNO Bouw. De voorwaarden zoals deze door de bestemmingsplanregeling worden gesteld (gelijkblijvend risicoprofiel), vereisen dus concrete, en daarmee ook toetsbare cijfers.

5. Maatschappelijk uitvoerbaarheid.

In het kader van de onder paragraaf 1 genoemde besluitvorming zijn reeds op verschillende momenten buurtbewoners en belanghebbenden geraadpleegd

over de plannen voor een de ondergrondse parkeergarage. Zo is op 16 september 1996 een inspraakavond gehouden over het Stedenbouwkundig Programma van eisen Parkeergarage Rokin.

Voorts zijn de plannen voor de stations en voor de inpassing van de in- en uitgangen van de stations verder uitgewerkt en vanaf eind 1997 in de inspraak gebracht. Daarvoor zijn per stationslocatie brochures vervaardigd met een overzicht van de verschillende ontwerp- en inpassingvarianten, en informatie over de procedure. Voor het station Rokin is tevens de parkeergarage onderdeel geweest van de varianten.

In relatie tot dit concept-ontwerpbestemmingsplan is op 7 maart 2000 een inspraakavond gehouden. Een verslag van deze inspraakavond is gevoegd bij deze bestemmingsplantoelichting.

6. Economische uitvoerbaarheid.

De Gemeenteraad van Amsterdam is bij zijn besluit van 16 juni 1999, nr. 267, akkoord gegaan met de bouw van de parkeergarage Rokin. De totale bouwsom van de parkeergarage wordt nagenoeg geheel gefinancierd uit de opbrengsten van de exploitatie, met gemengde functie voor bewoners en vergunninghouders; voorzover nodig wordt de eventueel onrendabele top uit het Mobiliteitsfonds gefinancierd.

7. Overleg ex art. 10 Besluit op de ruimtelijke ordening 1985.

In het kader van het overleg als bedoeld in art. 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is het concept-ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. de provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, wonen en bereikbaarheid;
2. de Kamer van Koophandel van Amsterdam;
3. DGW&T, directie West-Nederland;
4. de inspecteur Volkshuisvesting Noord-Holland/Flevoland;
5. de directeur Rijksdienst Monumentenzorg;
6. de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Inspectie West;
7. het instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf;
8. de inspecteur Milieuhygiëne;
9. het Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West;
10. de Nederlandse Gasunie NV;
11. de Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland;
12. de Milieufederatie Noord-Holland;
13. de Dienst Milieu en Water, provincie Noord-Holland.

De instanties, vermeld onder 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 en 11, geven in hun reactie aan geen opmerkingen te hebben.

Van de instanties, vermeld onder 7, 12 en 13, is geen reactie ontvangen.

De instantie, vermeld onder 2 (Kamer van Koophandel), onderstreept de reeds in de inspraak geuite behoefte aan een servicevoorziening (openbare toiletten, informatiepunt), en verzoekt in de toelichting van het bestemmingsplan concreet aan te geven waar en in welke mate een dergelijke voorziening kan worden gerealiseerd.

Reactie.

Het bestemmingsplan biedt inderdaad ruimte voor de (ondergrondse) realisatie van functies in het kader dergelijke servicevoorzieningen. In het ontwerp van de parkeergarage is ook ruimte gereserveerd voor dergelijke functies. Exacte omvang en locatie kunnen in dit stadium nog niet worden aangegeven. Of dergelijke voorzieningen uitsluitend voor gebruikers van de parkeergarage beschikbaar zullen zijn of een meer algemeen karakter zullen krijgen, is op dit moment nog niet aan te geven.

Bijlage, behorende bij het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin.

Verslag informatie- en inspraakbijeenkomst inzake het concept-ontwerpbestemmingsplan Parkeergarage Rokin, gehouden op dinsdag 7 maart 2000 in de Boekmanzaal van het stadhuis te Amsterdam

Letterlijk overgenomen.

"Aanwezig:

De heer B. Oranje	voorzitter, werkzaam bij de dienst Binnenstad
Mevrouw A. Homma	projectmanager dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
De heer B. den Older	Benthem Crouwel Architekten bna
De heer J.P. Smit	jurist dienst Ruimtelijke Ordening

alsmede ongeveer 30 personen als inspreker of belangstellende

Verslag Verslagbureau Horlings, Giessenburg

1. OPENING

De voorzitter opent de bijeenkomst om 20.00 uur en verwelkomt de aanwezigen. Hij geeft aan wat de bedoeling van deze avond is en hoe het verloop van deze bijeenkomst zal zijn. Vervolgens stelt hij de aanwezigen achter de tafel voor.
Tot besluit van zijn inleiding geeft hij een korte toelichting op de te volgen procedure:

- Het concept-ontwerp bestemmingsplan Parkeergarage Rokin, met daarin verwerkt de op- of aanmerkingen van vanavond, wordt na het artikel 10 Broverleg voorgelegd aan het college van B & W, ten behoeve van vrijgave voor ter visie legging.
- Na de ter visie legging leidt het college het plan door naar de raadscommissie. Bij de behandeling in de commissievergadering is ook ruimte voor toelichting op eventueel ingediende zienswijzen.
- Degenen die de presentielijst van deze bijeenkomst hebben ingevuld worden op de hoogte gehouden van de procedure en krijgen een uitnodiging voor de commissievergadering waarop het bestemmingsplan wordt behandeld.
- Besluitvorming inzake het bestemmingsplan vindt plaats in de gemeenteraad.

De voorzitter zegt dat bericht van verhindering is ontvangen van de heer H. Waverman van de Vereniging van Ondernemers van het Rokin. Hij wordt vertegenwoordigd door mevrouw Beydals.
Verder zijn vanavond vertegenwoordigers van het Bureau Stadsvormgeving, het Bureau Noord/Zuidlijn (A. Klinkert, adjunct-directeur), alsmede twee raadsleden (Egbert de Vries van de PvdA en Frits Huffnagel van de VVD) aanwezig.

2. PRESENTATIE DOOR MEVROUW A. HOMMA

Mevrouw Homma licht allereerst de huidige stand van zaken omtrent de parkeergarage toe. Vervolgens laat zij zien wat er na de bouw van de parkeergarage op het Rokin zal zijn veranderd en geeft ze aan voor wie de garage is bedoeld, wanneer die gebouwd gaat worden en aan welke eisen de garage moet voldoen.

Stand van zaken
In 1994 heeft de gemeenteraad gevraagd om op korte termijn voorstellen te doen voor de ontwikkeling van een parkeergarage op de locatie Rokin. Dit verzoek werd gedaan in het kader van het Verkeers- en InrichtingsPlan. In dit plan zijn twee belangrijke doelstellingen voor de binnenstad geformuleerd, te weten:
1. Verbeteren van de leefbaarheid door o.a.
- hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte,
- meer ruimte voor voetgangers en fietsers door het verplaatsen van parkeerplaatsen langs de straat naar inpandige ruimtes.

2. Behoud van de bereikbaarheid van de binnenstad voor het noodzakelijke autoverkeer door o.a.:
- het opvangen van niet noodzakelijk autoverkeer aan de rand van de stad en
- het concentreren van parkeerplaatsen voor noodzakelijk autoverkeer in gebouwde parkeervoorzieningen.

Hierdoor worden onnodige autobewegingen voorkomen en wordt het zoekgedrag beperkt.

Tot nu toe zijn de volgende besluiten genomen:
In 1994 is de locatie Rokin genoemd in het Verkeers- en InrichtingsPlan.
In 1996 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het Rokin opgesteld en goedgekeurd. Hierbij is aangegeven dat de bovengrondse inrichting van het Rokin in een later stadium zou worden vastgesteld.
In 1998 heeft de gemeenteraad besloten dat een eventuele parkeergarage aan het Rokin geïntegreerd moest worden met de bouw van het station Rokin van de Noord/Zuidlijn.
In 1999 heeft de gemeenteraad zich uitgesproken over de herinrichting van het Rokin en daarbij is gekozen voor het zogenaamde plein/bomenmodel.
Binnenkort zal een krediet aangevraagd worden bij de gemeenteraad voor de bouw van de parkeergarage in de ruimte boven het station. De bouwvergunning voor de parkeergarage zal in een later stadium worden aangevraagd. Om de parkeergarage planologisch-juridisch in te passen ligt nu het concept-ontwerp van het bestemmingsplan voor.
Na de informatie over de garage en een toelichting op het ontwerp ervan wordt een toelichting gegeven op het concept-ontwerp van het bestemmingsplan. Op dit concept kan ingesproken worden.

Veranderingen op het Rokin
Met behulp van een kaartje toont mevrouw Homma hoe het Rokin er na de bouw van de parkeergarage uit zal zien: een breed voetpad, een fietspad, trambanen en een rijstrook voor het verkeer dat van de Munt naar de Dam gaat met daarin een inrit en een uitrit voor de garage. Op de plaats waar nu parkeerplaatsen voor auto's staan zal een plein met bomen en bankjes komen, met de voetgangerstoegangen tot de garage en het station.

Voor wie is de garage bedoeld?
De garage heeft vijf verdiepingen met 330 parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden niet toegevoegd aan de bestaande parkeerplaatsenvoorraad, maar zijn uitsluitend bedoeld ter vervanging van de bestaande hoeveelheid parkeerplaatsen op straat. Uit onderzoek is gebleken, dat ± 60% van de parkeerplaatsen wordt gebruikt door bezoekers en ± 40% door vergunninghouders. Omdat het gaat om vervanging is rekening gehouden met het bestaande gebruik: 210 plaatsen zijn bestemd voor bezoekers en 120 plaatsen voor vergunninghouders. Daarnaast is rekening gehouden met parkeerplaatsen voor invaliden en komen er ook vrouwvriendelijke parkeerplaatsen (extra verlichting en in het zicht van de beheerdersruimte).Ten aanzien van de exploitatie van de garage is rekening gehouden met een trendmatige stijging van de tarieven. Dit betekent dat in de garage dezelfde tarieven zullen gelden als voor het parkeren op straat in de Binnenstad ten tijde van openstelling van de garage, zowel voor bezoekers als voor vergunninghouders.

Wanneer wordt er gebouwd?
De aanvang van de bouw van de parkeergarage is gepland medio 2003. Verwacht wordt dat de garage in 2008 in exploitatie gaat. Dit betekent niet dat het maaiveld al die tijd open ligt. Er wordt begonnen met de bouw van het station volgens de diepe bouwmethode. Zodra daar rond eind 2003 een dak op ligt, gaat de bouw onder de grond verder. Deze planning is onder voorbehoud, omdat de planning voor de Noord/Zuidlijn maatgevend is voor de voortgang van de bouw van de parkeergarage.

Aan welke eisen moet de garage voldoen?
Aan de parkeergarage zijn diverse eisen gesteld. Hoe er rekening gehouden is met functionele eisen, technische eisen en eisen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid wordt nader toegelicht door de heer Den Older.

3. TOELICHTING DOOR DE HEER B. DEN OLDER

De heer Den Older geeft aan de hand van visuele impressies en een computersimulatie informatie over de locatie en de inrichting van de parkeergarage en de raakvlakken van de garage met het station aan het Rokin. De garage heeft op het –1-niveau twee inrijstroken, één voor bezoekers en één voor vergunninghouders, alsmede twee uitrijstroken. Er is ook nog een doorgaande rijbaan,

waardoor opstoppingen ondergronds vermeden worden. In de garage zijn liften en vaste trappen aanwezig om de garage te voet te verlaten. Het beton wordt in lichte, neutrale kleuren geschilderd. Er is een goede basisverlichting en in de geleiderail wordt accentverlichting opgenomen. De bewegwijzering en de route-informatie worden in opvallende kleuren uitgevoerd. De parkeervakken zijn onder een hoek van 60° aangebracht voor het comfortabel in- en uitdraaien. Op elke verdieping is een middenstrook, waardoor men van richting kan veranderen. Er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van glazen, transparante wanden voor een goed overzicht.

4. TOELICHTING DOOR DE HEER J. SMIT

De heer Smit legt met behulp van sheets uit waarom er een bestemmingsplan Parkeergarage Rokin moet komen, wat de inhoud ervan is en welke procedure gevolgd wordt.
Voor de betrokken locatie is het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn van kracht. Dit is enige tijd geleden in procedure geweest en de schorsingsverzoeken, die bij de Raad van State waren ingediend, zijn afgewezen. Dit plan omvat ondermeer de strook, die in het bestemmingsplan parkeergarage Rokin staat aangegeven. Destijds was de bestemming ondergronds railtracé en een daarbij behorend ondergronds station met in- en uitgangen bovengronds. Nu is de bestemming ondergrondse parkeergarage toegevoegd. Het scheiden van de procedures voor beide bestemmingsplannen is een welbewuste keuze geweest. Het bestemmingsplan is nodig, omdat er geen bouwvergunning voor een parkeergarage afgegeven kan worden als het vigerende bestemmingsplan ter plaatse geen parkeergarage toestaat. In het bestemmingsplan is verder aangegeven waar de in- en uitgangen mogen komen en wat de maximum bouwhoogten zijn voor het bovengrondse deel.

Zoals elke procedure rond een bestemmingsplan bestaat ook deze procedure uit verschillende stappen:

- Een inspraakavond. De reacties van de inspraakavond worden verwerkt in een inspraakverslag. Naar aanleiding van dit verslag kan het concept-ontwerp bestemmingsplan eventueel aangepast worden.
- Het zogenaamde artikel 10 Bro-overleg met betrokken instanties.
- Het totale pakket gaat naar het gemeentebestuur.
- Het ontwerp bestemmingsplan wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd en eenieder kan een zienswijze kenbaar maken bij de gemeenteraad.
- Er volgt een commissievergadering, waarbij men de zienswijze mondeling kan toelichten.
- De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan, al dan niet gewijzigd, vast.
- Het vastgestelde bestemmingsplan wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd en degenen, die in een eerder stadium hun zienswijze kenbaar gemaakt hebben, kunnen bij Gedeputeerde Staten bedenkingen indienen, wanneer men vindt dat geen of onvoldoende rekening is gehouden met hun zienswijze.

Ditzelfde geldt voor iedereen ten aanzien van wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp. Daarnaast kunnen belanghebbenden, die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat waren in een eerder stadium hun zienswijze kenbaar te maken, alsnog bedenkingen indienen.

- Als Gedeputeerde Staten alle bedenkingen heeft overzien volgt tot een hoorzitting.
- Goedkeuring door Gedeputeerde Staten. Zij kunnen het bestemmingsplan niet wijzigen, alleen geheel of gedeeltelijk goedkeuren, dan wel afkeuren.
- Het goedkeuringsbesluit wordt vervolgens ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kan men, voorzover men een bedenking heeft ingediend, beroep instellen bij de Raad van State. Ook belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat waren in een eerder stadium een bedenking in te dienen kunnen een beroep indienen. Dit beroep heeft geen schorsende werking. Als het bestemmingsplan is goedgekeurd, zal het na het einde van de ter visie legging in werking treden, tenzij is verzocht om schorsing bij de voorzitter van afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- Bij honorering van het schorsingsverzoek door de Raad van State moet de gemeente wachten met het verlenen van bouwvergunningen totdat de bodemprocedure is afgehandeld. Hierop volgt de bouwvergunningprocedure met alle bijbehorende bezwaar- en beroepsprocedures.

Het betoog van de heer Smit is enkele malen onderbroken door mevrouw Visser. Mevrouw Visser wordt gevraagd haar commentaar te bewaren tot later op de avond, wanneer gelegenheid wordt geboden tot inspraak op het concept-ontwerp bestemmingsplan.

5. VRAGEN EN INSPRAAKREACTIES

De heer R. Dwars, vertegenwoordiger van de Kamer van Koophandel, vraagt waarom de garage pas in 2008 in gebruik genomen wordt; de bouw start immers in 2003. Hij vraagt of men werkelijk vijf jaar nodig heeft voor de bouw of dat sprake is van andere belemmeringen.
Mevrouw Homma stelt dat het aanvankelijk de bedoeling was om eerst de Noord/Zuidlijn met het station aan te leggen en daarna de parkeergarage er bovenop te bouwen. Omdat dit vrij lang zou duren, is besloten tot een integrale aanpak. Dit betekent wel dat de bouwtijd voor de garage op zich wat langer is, omdat de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn daar in een vergevorderd stadium moeten zijn.
De heer Klinkert licht de geïntegreerde bouwmethode kort toe. Hij gaat ervan uit dat in ieder geval de planning van de Noord/Zuidlijn aangehouden moet worden. Hij doet wel de toezegging dat, wanneer de garage eerder kan worden opengesteld, dit ook zal gebeuren.

De heer Molenaar vraagt waarom de fietsstrook naar één zijde van de straat verplaatst wordt. Het is een zeer drukke route en maakt deel uit van de Hoofdroute Fiets.

Vraagsteller voorziet grote problemen wanneer passagiers van de Noord/Zuidlijn in de nieuwe situatie een autostrook, twee trambanen en een dubbele fietsstrook moeten oversteken. Hij vindt dit een planologische blunder.
Verder maakt hij bezwaar tegen het feit dat de parkeergarage gebruikt zal worden om te voorkomen dat de Dam autovrij wordt. Het verkeer uit de parkeergarage moet namelijk altijd over de Dam. Hij vraagt of het niet zo geregeld kan worden dat het verkeer de parkeergarage aan de andere zijde verlaat, waardoor de Dam autovrij kan worden en Amsterdam een plein krijgt, vergelijkbaar met andere grote steden in Europa.
Mevrouw Homma geeft aan dat in 1999 de herinrichting van het maaiveld is vastgesteld door de gemeenteraad. Voor het oversteken ter plaatse is niets veranderd ten opzichte van de situatie van 1999.
De heer Klinkert beaamt dat de oversteeksituatie ter plaatse niet ideaal is. Er is toch voor gekozen vanuit het standpunt om een sociaal veilig station te creëren met zo weinig mogelijk in- en uitgangen. Bij de weginrichting zullen voorzieningen getroffen worden om de oversteek zo veilig mogelijk te laten zijn, bijvoorbeeld door de aanleg van een zebrapad en steunpunten of het omhoog halen van het kruispunt.
Ten aanzien van de fietscirculatie antwoordt mevrouw Homma dat hierover in het kader van de parkeergarage niet is gesproken. De bestaande situatie, zoals die destijds bedacht is, is overgenomen en daarin is de parkeergarage gepland.
De voorzitter voegt toe dat de "rode loper" opnieuw aangelegd moet worden als de Noord/ Zuidlijn klaar is. Daarvoor moet dan een apart inrichtingsplan gemaakt worden. Hierbij zal zeker rekening gehouden worden met de belangen van de fietser en daarvoor is ook voldoende ruimte.
Er volgt een discussie over het al of niet verdwijnen van de fietsstrook. De tekening, die getoond is tijdens de presentatie, is juist en de tekst dienaangaande in de brochure is onjuist. De conclusie is dat de fietsstrook niet wordt opgeheven.

De heer P. Berkhout vraagt of het juist is dat men afstapt van het beleid om autoverkeer uit de binnenstand te weren. Hij vraagt of de bouw van deze parkeergarage daartoe een eerste aanzet is. Hij vindt dit overigens een positieve ontwikkeling. Bewoners van de binnenstad kunnen hun auto dan gemakkelijker wegzetten en het parkeren op maaiveldhoogte wordt teruggedrongen.
Spreker vindt de presentatie op deze bijeenkomst uitstekend omdat is getracht de mogelijkheden te visualiseren. Deze parkeergarage wordt weliswaar met moderne materialen en kleuren afgewerkt, maar wordt op traditionele wijze gebouwd. Hij vraagt of overwogen dan wel in het bestemmingsplan opgenomen kan worden, dat voor deze parkeergarage gebruik gemaakt zal worden van innovatieve ontwikkelingen op dit gebied. Men zou dan meer auto's kwijt kunnen en minder voorzieningen nodig hebben voor de afvoer van giftige dampen.
Mevrouw Homma stelt dat het aantal parkeerplaatsen dat op maaiveld wordt opgeheven gelijk is aan het aantal parkeerplaatsen in de te bouwen parkeergarage. Er is geen sprake van verandering van beleid naar meer autoverkeer!

De voorzitter stelt dat het Damrak onderdeel is van de stadshartlus en behoort tot het Hoofdnet Auto, dat vastligt. Er zijn geen plannen om de Dam autovrij te maken en die zijn er ook nooit geweest. Wel gaan alle plannen ervan uit, dat de auto de gast is van het plein.
De heer Den Older antwoordt dat is gekozen voor een traditionele bouw van de parkeergarage om problemen op maaiveld te voorkomen. Bij een mechanische garage kost het namelijk meer tijd om de auto op zijn plaats te zetten dan bij een traditionele. Bij een bezoekersgarage heeft men te maken met bepaalde pieken. Voor een bewonersgarage zou een mechanisch systeem wel mogelijk zijn, omdat men daar "druppelsgewijs" arriveert dan wel vertrekt. Omdat het mogelijk bleek te zijn om het benodigde aantal parkeerplaatsen in dit ontwerp te realiseren, is uiteindelijk gekozen voor de traditionele vorm.

Mevrouw S.A. Bentinck van de Universiteit van Amsterdam vraagt hoe het zit met de parkeergelegenheid tijdens de bouw.
Verder vraagt zij of in de genoemde 330 plaatsen ook de compensatie is opgenomen voor de plaatsen die verloren gaan bij de herprofilering van de Oude Turfmarkt.
De voorzitter antwoordt, dat de Oude Turfmarkt tot het omringende gebied van de garage behoort. Indien er een herprofilering voor de gereedkoming van de garage wordt uitgevoerd, zullen de eventueel te vervallen parkeerplaatsen deel uit maken van de 330 parkeerplaatsen die van het maaiveld moeten verdwijnen.

Mevrouw B. Beydals brengt namens de Vereniging van Ondernemers Rokin V.O.R. de schadeloosstellingsregeling en de bereikbaarheid van de bedrijven in het hele centrum maar met name van die aan het Rokin ter sprake.
Over de schadeloosstelling worden onderhandelingen gevoerd met de wethouder Financiën.
Daarnaast maakt de vereniging zich grote zorgen over de parkeermogelijkheden tijdens de bouwperiode. Met de directie van het bureau Noord/ Zuidlijn zijn vervangende parkeerplaatsen in kaart gebracht, maar de uiteindelijke beslissing ligt bij de politiek. De V.O.R. heeft contact gezocht met wethouder Köhler, maar dit heeft nog geen resultaat gehad. Daarom doet mevrouw Beydals een dringend beroep op de politiek om te zorgen voor vervangende parkeergelegenheid. Als er niets gebeurt heeft dit rampzalige gevolgen voor het gehele bedrijfsleven aan en rondom het Rokin.
De heer Klinkert geeft aan dat er weinig mogelijkheden zijn om tijdens de bouw te zorgen voor vervangende parkeerplaatsen. De gevonden locaties zijn onlogisch, onmogelijk of zeer kostbaar. De vergunninghouders, die op het Rokin wonen, kunnen tegen het nu geldende straattarief in parkeergarage Markenhoven parkeren. Tijdens de bouw blijven 40 tot 50 parkeerplaatsen bovengronds behouden. Conclusie is dat er tijdens de bouw circa 100 plaatsen minder zullen zijn dan nu.
Ten aanzien van de schadeloosstelling merkt de heer Klinkert op, dat de onderhandelingen gaande zijn; de concept-overeenkomst is gereed. Het V.O.R. probeert op dit moment het percentage van 75% voor winstderving omhoog te

krijgen tot 85%. De nieuwe wethouder Financiën zal de onderhandelingen waarschijnlijk op dezelfde voet voeren als zijn voorganger. Het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad zullen de definitieve schaderegeling vaststellen. Het bureau Noord/Zuidlijn is in dezen het aanspreekpunt en de parkeergarage lift met dat project mee. Dit geldt ook voor bouwschade.

Mevrouw I. van Heteren brengt het grote en hardnekkige probleem van urinerende heren naar voren. Uit de presentatie is haar gebleken dat de toiletten in de parkeergarage niet openbaar zijn. Zij pleit nadrukkelijk voor het opnemen van toiletgroepen in de plannen voor de parkeergarage en het nieuwe metrostation. De te bouwen toiletten moeten onder toezicht staan en tegen betaling voor iedereen toegankelijk zijn.
Mevrouw Beyalds schaart zich met nadruk achter het verzoek van mevrouw Van Heteren en stelt dat de Kalverstraatvereniging en de V.O.R. al jaren aandringen op openbare toiletten in deze omgeving, eventueel aangevuld met een E.H.B.O.-post. Tijdens een bijeenkomst over de planning van de Noord/Zuidlijn is echter door één van de architecten duidelijk gesteld, dat de bouwers van de Noord/Zuidlijn dit absoluut niet willen.
Mevrouw Homma antwoordt dat het bureau Noord/Zuidlijn heeft besloten, dat er geen openbare toiletten in het station Rokin komen. In het ontwerp van de parkeergarage dat nu voorligt, is nog geen beslissing genomen over de toiletten. De opmerkingen die vanavond gemaakt zijn over de wenselijkheid van openbare toiletten, al dan niet met een klein servicecentrum, zullen meegenomen worden. Zij stelt wel, dat het openbaar maken van de toiletten nogal wat betekent voor het beheer van de garage.
De heer Klinkert begrijpt dat urinerende heren veel overlast bezorgen. Op grond van ervaringen elders is het echter een bewuste keuze om bij het metrostation geen toiletten te plaatsen. Hij zegt dat de overlast bovengronds opgelost moet worden. Oplossingen ondergronds leveren meer problemen op dan dat er opgelost worden.
De voorzitter meldt dat de dienst Binnenstad binnenkort zogenaamde "plaskruizen" zal gaan
neerzetten op een aantal locaties in de binnenstad. Deze kruizen zullen op vrijdag- en zaterdagavond geplaatst worden en de volgende dag voor 10.00 's morgens weer weggereden worden.
De heer J.P. van Zijl, bewoner binnenstad, vraagt of de procedure in verband met bouwschade, zoals die geldt voor de Noord/Zuidlijn, ook hier weer gestart wordt en zo ja, hoe. Dit in verband met schade aan panden in de omgeving als gevolg van trillingen en wisselende grondwaterstanden.
Verder sluit hij zich aan bij de heer Berkhout; ook hij denkt dat door dit plan het autovrij maken van de binnenstad van de baan is.

De heer M.P. Lucassen van Ballast Nedam Parking vraagt welke informatie toegezonden wordt. Dit in verband met het kunnen volgen van de planning.

Verder vraagt hij hoe de financiering wordt geregeld respectievelijk hoe de parkeergarage geëxploiteerd gaat worden.
Tot slot vraagt hij of is nagedacht over mechanisch parkeren.
Mevrouw Homma antwoordt dat het verslag van deze bijeenkomst zal worden toegezonden aan degenen die de presentielijst hebben getekend . Het verslag wordt tevens meegezonden bij de kredietaanvraag/aanlegbesluit naar de Raad en het artikel 10 overleg over het ontwerp bestemmingsplan. Tevens wordt men geïnformeerd over de commissievergaderingen. De commissiestukken zijn openbaar en kunnen opgevraagd worden.
De heer Smit voegt toe dat één en ander ook gepubliceerd wordt overeenkomstig de wettelijke bepalingen.

De heer J. Louwman van Mac Bike vindt het een prachtig, futuristisch plan en het spreekt hem aan dat er openbare ruimte onder de grond wordt gecreëerd. Hij vindt het echter wel jammer dat deze ruimte wordt gebruikt voor het parkeren van auto's. Hij vraagt of het mogelijk is om de ruimte in de toekomst om te bouwen tot bijvoorbeeld een meubelboulevard.
Daarnaast vraagt hij wat de kosten van de parkeergarage per parkeerplaats zijn.
Mevrouw Homma antwoordt dat de garage ongeveer f 31 miljoen zal kosten, hetgeen neerkomt op ongeveer f 90.000,= per parkeerplaats.
De heer Den Older zegt dat de ondergrondse ruimte met enige aanpassingen geschikt te maken is voor andere functies.

De heer R. Hafmans vraagt of er enige relatie is met de fietsenstalling, die kennelijk op het Rokin gepland is en of men iets kan vertellen over de fietscirculatie.
Mevrouw Homma antwoordt dat in de parkeergarage geen mogelijkheid is voor een fietsenstalling. In het station van de Noord/Zuidlijn is hiervoor nog wel ruimte vrij, maar daarover moet aparte besluitvorming plaatsvinden.
De heer Klinkert meldt dat in het Programma van Eisen en het bestek voor het station Noord/Zuidlijn ruimte gereserveerd wordt voor stalling van 150 fietsen. Of de fietsenstalling er ook werkelijk komt is afhankelijk van de financiering en van hetgeen in de omgeving gebeurt.

Mevrouw Visser zegt dat men erop zou mogen vertrouwen dat de gemeente goed met de bestemmingsplanprocedure omgaat. Zij grijpt terug op de procedure rond het bestemmingsplan Noord/Zuidlijn. Op een bijeenkomst in De Pijp kreeg zij volgens eigen zeggen een bestemmingsplan met zaken die daar niet bij hoorden, zoals losse lijsten van adressanten en inspraakreacties van 1995. Bij controle op het gemeentehuis bleek, aldus mevrouw Visser, dat men de bezwaren niet onder naam en nummer had opgenomen, zoals verplicht, maar op losse lijsten. Hierdoor konden, volgens haar, betrokkenen geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten en de Raad van State maken. Mevrouw Visser stelt dat de voorschriften na ter inzagelegging ingrijpend zijn veranderd, de plankaarten zijn gewijzigd, een overzichtskaart is toegevoegd en de toelichting eruit gehaald. Kortom, er klopt van het hele bestemmingsplan en de

gevolgde procedure niets. Zij heeft hierover een brief geschreven naar de Raad van State, maar zij konden geen uitspraak doen, omdat er geen bezwaar opgenomen was. Verder schreef mevrouw brieven naar de Gemeenteraad, Gedeputeerde Staten, Minister Pronk en de landelijke Ombudsman. Zij uit haar bezwaren tegen de Noord/Zuidlijn en zal niet aanvaarden dat men Amsterdam vernielt.
De voorzitter zegt dat, naast het geven van mondelinge inspraakreacties op deze bijeenkomst, de mogelijkheid bestaat om binnen twee weken na heden schriftelijke inspraakreacties in te dienen.

Mevrouw Beydals brengt naar voren dat er in de hele stad en met name in het centrum steeds meer keitjes worden gelegd. Voor vrouwen op schoenen met hogere hakken is hierop niet te lopen. Zij vraagt of de plannenmakers hierover ooit hebben nagedacht en of men dit probleem ergens in het bestemmingsplan wil meenemen.
De voorzitter brengt naar voren dat binnenkort het Handboek Openbare Ruimte voor de binnenstad wordt voorgelegd aan de raadscommissie. Daarin staat precies omschreven hoe de openbare ruimte in de binnenstad wordt ingericht. Het standaard grachtenprofiel voorziet in gewone klinkers. Alleen op bijzondere plekken zijn bijzondere ontwerpen mogelijk, eventueel met keitjes. Er wordt echter wel rekening gehouden met dames(hakken).

De heer Berkhout heeft van de wethouder bij de behandeling van "Parkeren is manoeuvreren" begrepen, dat men het parkeren op maaiveld wil terugdringen. Door de nieuwe parkeergarage komen de auto's ondergronds, maar het levert geen extra plaatsen voor bewoners op. Wanneer er gedeeltelijk mechanisch geparkeerd zou worden, zou er een verdichting van zeker 40% kunnen ontstaan en daarmee zou je extra ruimte creëren voor mensen in de omgeving. De eerste laag ondergronds zou gebruikt kunnen worden voor het herverdelen van het verkeer in bezoekersverkeer en bewonersverkeer. Voor deze laatste groep kan dan mechanisch geparkeerd worden.
Als een deel van de garage wordt omgezet in mechanisch parkeren, is dit dan in te passen in de planologische opzet, zoals die nu is aangegeven.
De voorzitter herhaalt dat de parkeerbalans gelijk blijft. Voor het overige is het reguliere parkeerbeleid van toepassing en dat is vastgelegd in de Nota Verkeer en Parkeren Binnenstad. Daarin wordt nog steeds gepleit voor een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat en deze te vervangen door plaatsen in parkeergarages, zeker indien er conform het Programaccoord meer dan 200 plaatsen op het maaiveld vervallen. Het tempo is afhankelijk gemaakt van herprofileringen.
De heer Den Older kan op dit moment niet zeggen of het mogelijk is om een deel van de parkeergarage mechanisch te maken. Er is niet naar gekeken omdat het mogelijk bleek het benodigde aantal parkeerplaatsen te creëren in een traditionele parkeergarage.
Mevrouw Homma heeft begrepen dat de heer Berkhout meer parkeerplaatsen voor bewoners wenst en dat hij deze wil krijgen door mechanisch parkeren. Zij

wijst erop dat de opdracht aan de het projectmanagement was geen parkeerplaatsen toe te voegen. Het moet planologisch en juridisch wel mogelijk zijn om in de toekomst uit te breiden, omdat de bestemming gelijk blijft.
De heer Smit stelt dat het mogelijk is binnen een bestemmingsplan bepaalde eisen te stellen aan de functies, voorzover dit ruimtelijk relevant is.
De heer Den Older merkt op dat de inrijstroken gescheiden zijn. Er is één strook voor bezoekers en één voor bewoners. De twee uitrijstroken zijn voor beide doelgroepen bestemd.

De heer Hafmans begrijpt het argument, dat de parkeergarage goedkoper gebouwd kon worden omdat de bouw gecombineerd wordt met de aanleg van de Noord/Zuidlijn, niet meer; f. 90.000,= per parkeerplaats lijkt hem niet echt goedkoper.
Hij vindt dat er een zekere armoede spreekt uit het gebrek aan integratie van bepaalde zaken. Er wordt erg moeilijk gedaan over de integratie van toiletten in de parkeergarage en over de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling. Op de Dam geeft een ondergrondse fietsenstalling veel problemen. Hier is de mogelijkheid er wel, maar die wordt niet benut. Ieder zorgt voor zijn eigen gebiedje en hierin zouden we een voorbeeld kunnen nemen aan het buitenland.

De voorzitter stelt dat er in de binnenstad een onderzoek komt naar kleinschalige garages op diverse locaties. De bedragen die daaruit komen zullen de f 90.000,= overschrijden. Helaas is het realiseren van ondergrondse parkeergarages erg duur. Het standpunt van diverse insprekers inzake de toiletten is duidelijk en dit wordt aan de wethouder en de raadscommissie voorgelegd.
De heer Louwman begrijpt niet waarom er geen fietsenstalling dicht onder de oppervlakte gecreëerd wordt. Het is onzinnig om met fietsen te gaan slepen over trappen en roltrappen. Een stalling voor 150 fietsen lijkt hem ook te weinig.
De heer Klinkert antwoordt dat de fietsenstalling niet diep komt te liggen. De ruimte voor de stalling van 150 fietsen wordt gereserveerd op het niveau van de verdeelhal, dat is de eerste laag onder het maaiveld (± 5 m diep). Het aantal van 150 fietsplekken is gebaseerd op een onderzoek dat heeft plaatsgevonden m.b.t. de behoefte aan fietsplekken bij de metrostations.

Vanuit de zaal wordt gevraagd of de parkeergarage hinderwetplichtig wordt. Wanneer er niets tegen de bebouwing gedaan kan worden, dan kan het wellicht op grond van te verwachten overlast. Bij de parkeergarage van de Bijenkorf staan ook altijd files en dit zorgt voor overlast.
De heer Smit zegt dat het antwoord op deze vraag zal worden opgenomen in het verslag van deze bijeenkomst.
Vanuit de zaal wordt gevraagd naar de openingstijden van de parkeergarage.
Mevrouw Homma antwoordt dat het de bedoeling is dat de garage 24 uur per etmaal open is.

6. AFSLUITING

De voorzitter stelt vast dat geen overwegende bezwaren naar voren zijn gebracht tegen het voorliggende concept-ontwerp bestemmingsplan. Hij constateert dat opmerkingen zijn gemaakt over de grootte van de parkeergarage en de mogelijkheid om mechanisch te parkeren. De wens is geuit om goed na te denken over de fietsvoorzieningen en openbare toiletten, eventueel met een servicecentrum.
Alhoewel het vanavond niet uitgebreid aan de orde is gekomen, weet de voorzitter dat het ontbreken van compenserende maatregelen voor parkeerplaatsen en de bereikbaarheid voor de ondernemers in deze omgeving een groot probleem vormt. Over schadeloosstelling wordt nog nader overleg gevoerd.
De voorzitter kondigt verder aan dat de Dienst Binnenstad na de aanleg van de Noord/Zuidlijn verder gaat met de herprofilering van het Damrak en het Rokin en dat de voetgangersstromen anders door de stadshartlus gaan lopen, waardoor een mooi voetgangersgebied ontstaat.Tot slot dankt de voorzitter de aanwezigen voor hun inbreng en hij sluit de bijeenkomst om 22.00 uur.

Nawoord mbt te verwachten overlast: Reeds eerder is aangegeven dat de plaatsen in de parkeergarage niets aan het parkeerareaal toevoegen, maar huidige parkeerplaatsen op straat vervangen en deels gereserveerd zullen worden voor vergunninghouders. Bovendien is in het ontwerp van de garage getracht opstoppingen/filevorming op de rijbaan zoveel mogelijk te voorkomen, door op het –1-niveau in de garage inrijstroken direct af te sluiten als de garage vol is en auto's die toch de garage inrijden via een doorgaande rijstrook direct weer naar buiten te leiden (men kan niet blijven stilstaan voor de inrit maar wordt gedwongen door te rijden). Verder is onderzoek gedaan naar de te verwachten benzeenuitstoot op het Rokin. In het rapport 'Onderzoek benzeengehalte nabij de toekomstige autoparkeergarage Rokin' (Omegam, 1997) wordt geconcludeerd dat de te verwachten benzeenuitstoot op het Rokin ruimschoots onder de toegestane grenswaarden zal blijven. Ook zijn in de bouwvoorschriften van de parkeergarage normen opgenomen waaraan de garage moet voldoen. Deze normen geven de eisen en maximaal toegestane waarden aan voor wat betreft CO concentratie in de garage, benzeenuitstoot naar de omgeving vanuit de ventilatieopeningen op het maaiveld, geluidseisen van de parkeergarage naar de omgeving en eisen voor de brandveiligheid. Daarnaast is voor de garage behalve een bouwvergunning tevens een vergunning krachtens de Wet Milieubeheer vereist."

■ **Gedeputeerde Staten**

PROVINCIE Noord-Holland

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Datum 17 MEI 2002 Ons kenmerk 2001-41218

Onderwerp Beslissing inzake bestemmingsplan Parkeergarage Rokin gemeente Amsterdam

ROIB
Corr. nr.: 2002/5789
Datum: 17 MEI 2002
Beh. ambt.: DRO
ter verdere afh.: aan:
☐ dVV ☐ MD
☒ dRO ☐ SWD
☐ DST ☐ dAB
☐ GRB ☐ Bijlage(n) diversen
☐ PMB ☒ E. Ligtenberg
Uw kenmerk

Raad van de gemeente Amsterdam
Amstel 1
1000 AE Amsterdam

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Behandeld door H.T. Ziengs Telefoon (023) 514 4626
E-mail @noord-holland.nl

VERZONDEN 13 MEI 2002

Geachte raad,

Burgemeester en wethouders van uw gemeente hebben ons bij brief van 5 november 2001 verzocht het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin goed te keuren. U hebt dit plan vastgesteld op 17 oktober 2001. Wij hebben dit plan beoordeeld aan de hand van de volgende onderdelen:
Formele aspecten;
Planinhoud;
Ambtelijk overleg;
Bedenkingen;
Hoorzitting;
Beoordeling bestemmingsplan;
Beoordeling van de bedenkingen;
Conclusie;
Beslissing.

dienst Ruimtelijke Ordening
datum:
rappeldatum:
02-2048

1. Formele aspecten

Voor onze beoordeling hebben wij ons gebaseerd op de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht.
Het ontwerp van het bestemmingsplan en het vastgestelde bestemmingsplan hebben respectievelijk ingaande 5 oktober 2000 en 1 november 2001 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. De tervisieleggingen hebben overeenkomstig de wet plaatsgevonden.
De gemeenteraad heeft het plan niet binnen vier maanden na afloop van de tervisielegging van het ontwerp daarvan, derhalve niet tijdig, gewijzigd vastgesteld.
Het bestemmingsplan is overeenkomstig artikel 28, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke ordening binnen vier weken na dagtekening van het raadsbesluit aan ons toegezonden.
Tegen het bestemmingsplan zijn schriftelijke bedenkingen ingebracht.

PROVINCIE Noord-Holland

Wij moeten onze beslissing uiterlijk 26 mei 2002 bekend maken.
De Kerngroep van de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing van de Provinciale Planologische Commissie heeft op 2 april 2002 over dit plan advies uitgebracht.

2. Planinhoud
Het bestemmingsplan biedt het juridisch-planologisch kader om te komen tot een ondergrondse parkeergarage aan het Rokin.
De locatie Rokin is al aangegeven in het Verkeers- en Inrichtingsplan Binnenstad (VIP), dat door de gemeenteraad van Amsterdam in 1994 is vastgesteld.
Doelstellingen van dat plan zijn : behoud en verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad en het realiseren van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte in de stad.
Om deze doelstellingen te bereiken dienen parkeergarages te worden gebouwd in combinatie met het opheffen van parkeerplaatsen op straat.
In het kader van de besluitvorming inzake de Noord-Zuidlijn in 1996 en vervolgens in 1999 betreffende de inpassing van de stations Noord-Zuidlijn is ook ingestemd met de bouw van een parkeergarage met maximaal 330 parkeerplaatsen.
Gekozen is inzake het station Rokin voor het zogeheten pleinmodel en voor de herinrichting van het Rokin, waarbij evenveel parkeerplaatsen op straat opgeheven zullen worden als in de parkeergarage worden gerealiseerd.
Het gebied waarin de parkeergarage is gesitueerd, is hetzelfde als het gebied voor het station Rokin voor de Noord-Zuidlijn.
De juridisch-planologische regeling van dit station is neergelegd in het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn en nu in dit bestemmingsplan op identieke wijze overgenomen.
Binnen de bestemming Parkeergarage, waarboven openbare ruimte en waaronder een ondergronds station (P+S+Vo) zijn stationsgebouwen en daarbij behorende voorzieningen toegestaan.

3. Ambtelijk overleg
Over dit plan is overleg gevoerd als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985. De gemaakte opmerkingen zijn op adequate wijze verwerkt.

4.1 Bedenkingen
Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn bij ons bedenkingen ingebracht door de Vereniging de Bovengrondse, p/a Gerard Doustraat 133, 1073 VT Amsterdam.

Reclamante heeft haar bedenkingen tijdig bij ons ingediend en heeft eveneens tijdig zienswijzen bij de gemeenteraad kenbaar gemaakt. De bedenkingen kunnen

PROVINCIE Noord-Holland

derhalve in de beschouwingen worden betrokken.

4.2 Zakelijke weergave van de bedenkingen
Voor de weergave van de bedenkingen wordt verwezen naar de bij dit besluit behorende bijlage (brief van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam d.d. 14 januari 2002).

4.3 Zakelijke weergave van de reactie van burgemeester en wethouders op de bedenkingen
Voor het gemeentelijk commentaar op de bedenkingen wordt verwezen naar de bij dit besluit behorende bijlage (als boven) .

5. Hoorzitting
Op 11 april 2002 heeft een openbare hoorzitting plaatsgevonden, waarbij reclamante en het gemeentebestuur de gelegenheid is geboden om hun wederzijdse standpunten nader mondeling toe te lichten.

6. Beoordeling van bestemmingsplan
In het plan wordt uitvoerig ingegaan op de doelstellingen en uitgangspunten.
De bouw van een parkeergarage op deze locatie zal naar ons oordeel zeker een bijdrage leveren aan het verbeteren van de inrichting van de openbare ruimte.
Met de keuze om hier een ondergrondse parkeergarage te realiseren kunnen wij dan ook instemmen.
Wij achten de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt op deze plek in relatie tot de aanleg van de Noord-Zuidlijn uit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt aanvaardbaar.
Tegen de gegeven bestemmingen /functies bestaan geen bezwaren.

7. Beoordeling van de ingebrachte bedenkingen
Inzake een groot deel van de bedenkingen kan voor de beantwoording worden verwezen naar de reactie van het gemeentebestuur, zowel in de raadsvoordracht als in de brief van 14 januari 2002, waarmee wij kunnen instemmen.
Wij zijn van mening, dat het bestemmingsplan voldoet aan de daaraan ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening te stellen eisen, waar het betreft het bieden van voldoende rechtszekerheid en daarbij in acht te nemen voorwaarden.
Ingestemd kan worden met de door het gemeentebestuur in het plan neergelegde systematiek.
In het plan is voldoende rekening gehouden met de eisen, die daaraan worden

PROVINCIE Noord-Holland

gesteld vanuit de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht van de binnenstad van Amsterdam, die heeft plaatsgevonden op 29 januari 1999.
In dit verband kan nog worden opgemerkt, dat de Rijksdienst voor de Monumentenzorg geen opmerkingen heeft gemaakt in het kader van het artikel 10-overleg.
Voor het overige zijn wij van mening, dat de gemeente uitvoerig en zorgvuldig op de bedenkingen is ingegaan.

Wij zijn van oordeel dat de ingebrachte bedenkingen niet van zodanig gewicht zijn, dat deze aanleiding behoren te geven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel.

9. Conclusie
De door reclamante bij ons ingediende bedenkingen geven geen aanleiding om aan het bestemmingsplan geheel of gedeeltelijk de goedkeuring te onthouden.
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk relevante beleid.
Het plan voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.
Wij menen dat het bestemmingsplan goedgekeurd kan worden.

10. Beslissing
Wij besluiten:

het bestemmingsplan Parkeergarage Rokin goed te keuren;

reclamante mee te delen, dat haar bedenkingen geen aanleiding hebben gegeven tot onthouding van goedkeuring aan enig plandeel;

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

griffier. voorzitter.

H.W.M. de Jong H.M. Meijdam

PROVINCIE Noord-Holland

Tegen dit besluit kan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep worden ingesteld, op grond van artikel 56 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

Beroep kan worden ingesteld door:
degene die tijdig op grond van artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO bedenkingen bij Gedeputeerde Staten heeft ingediend;
een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest zich overeenkomstig artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO tot Gedeputeerde Staten te wenden;
een ieder, voor zover het besluit strekt tot onthouding van goedkeuring.

Beroep instellen
Het beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Wanneer
Binnen twee weken na de bekendmaking (verzenddatum) van dit besluit aan de gemeenteraad wordt dit besluit met het bestemmingsplan op het gemeentehuis gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn kan het beroep worden ingesteld.

Verdere informatie
U kunt telefonisch een folder aanvragen over de beroepsprocedure via het telefoonnummer van Postbus 51 (0800-8051) of via de internetsite: www.postbus51.nl. Ook kunt u voor meer informatie de internetsite van de Raad van State bezoeken: www.raadvanstate.nl.