Toelichting, behorende bij de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

1. Aanleiding voor de planherziening.

De aanleiding voor de onderhavige planherziening is tweeledig.
Enerzijds heeft de Kroon bij Koninklijk Besluit van 20 juni 1986, nr. 133, alsnog goedkeuring verleend aan het plandeel A4, waardoor kantoorbebouwing ter plaatse mogelijk is. Het concrete bouwplan vereist evenwel een herziening van de voorschriften (zie paragraaf 2).
Anderzijds is bij genoemd Koninklijk Besluit goedkeuring onthouden aan het planvoorschrift dat betrekking heeft op de in het plangebied te realiseren parkeervoorzieningen (art. 20), aangezien de modal split waar de gemeente bij de opstelling van het bestemmingsplan vanuit is gegaan, naar het oordeel van de Kroon te laag is berekend. Daarnaast is de Kroon bij haar berekeningen uitgegaan van een hoger aantal arbeidsplaatsen (circa 7700) in het plangebied.

2. De locatie A4.

2.1. De bouwplanontwikkeling.

Door Burginvest BV is een bouwaanvraag ingediend voor de bouw van een nieuwe Assurantiebeurs als vervanging van haar vestiging aan de Vijzelgracht.
Het vloeroppervlak omvat 8000 m². Het aantal bouwlagen bedraagt vijf inclusief dakverdieping. Op de begane grond wordt geparkeerd. De hoofdingang bevindt zich aan de oostzijde van het gebouw. De beursvloer is op de eerste verdieping gesitueerd. In het plan is tevens een dienstwoning opgenomen. De makelaarunits op de verdiepingen zijn gegroepeerd rond één grote vide. In deze ruimte zijn de roltrappen gesitueerd.
Om de Prinses Irenestraat niet extra te belasten heeft een ontsluiting van het gebouw vanaf de Strawinskylaan de voorkeur. Het bestemmingsplan voorziet niet in deze mogelijkheid, reden waarom deze herziening noodzakelijk is. De ontsluiting vanaf de Strawinskylaan kan als consequentie hebben dat het gebouw 5 m naar het noorden opschuift indien wordt gekozen voor een gebouwde hellingbaan langs de zuidgevel van het gebouw. Om deze overschrijding van de bestemmingsgrens van 5 m mogelijk te maken is in de herziening van het bestemmingsplan ook op dit punt voorzien door middel van een vrijstellingsbevoegdheid.
Bij besluit van 1 september 1987 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ten behoeve van het bouwplan de verklaringen van geen bezwaar ex art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en art. 50, lid 8, van de Woningwet verleend. De bouwvergunning is verleend op 8 september 1987. Direct daarop aansluitend is met de bouw van de nieuwe Assurantiebeurs begonnen.
Ten slotte dient het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de Assurantiebeurs te worden aangepast conform de aanwijzingen van het Koninklijk Besluit. Dit heeft geresulteerd in de verhoging van het aantal parkeerplaatsen binnen de bestemming A4 van 100 naar 120.

In deze herziening is tevens de mogelijkheid van inpandig parkeren, anders dan uitsluitend in de kelder, opgenomen.

3. De voorziening in de parkeerbehoefte.

3.1. Uitgangspunten van de Kroon.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte in het plangebied kunnen de volgende uitgangspunten aan het Koninklijk Besluit worden ontleend:
- bij het vaststellen van de modal split (verdeling over de vervoerswijze) dient te worden uitgegaan van een enigszins lager aandeel van het openbaar vervoer dan is aangehouden in het bestemmingsplan;
- er dienen 400 à 600 parkeerplaatsen méér in het plangebied te worden gerealiseerd;
- het totale aantal arbeidsplaatsen in het plangebied wordt gesteld op 7700.

3.2. De herziening.

De toename van 400 à 600 parkeerplaatsen in het plangebied kan – bij een totaal van 7700 arbeidsplaatsen – worden herleid tot een verhoging van de modal split voor de auto van 41% naar 45% à 50%.

Binnen de marges die de Kroon aangeeft, blijft het beleid gericht op enerzijds de bevordering van het openbaar vervoer en anderzijds de beperking van de belasting van de af- en aanvoerroutes door het autoverkeer.

Een en ander heeft, mede in relatie tot de door de Kroon gewenste verhoging van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (400 à 600), geleid tot de keuze van de volgende modal split:
- auto: 47%;
- openbaar vervoer: 32%;
- fiets: 20%;
- voet: 1%.

De verhoging van de modal split voor de auto van 41% naar 47% leidt tot een toename van 458 parkeerplaatsen.

In hierna volgende tabel is een vergelijkend overzicht opgenomen van de aantallen parkeerplaatsen voor en na de herziening (zie de bijlagen I en II voor een overzicht van de berekeningen).

Plandeel		Aantal parkeerplaatsen voor de herziening	Aantal parkeerplaatsen na de herziening
A1	WTC	1200 (850 + 350 P+R)	1200 (1000 + 200 P+R)
A2	NMB	865	928
A3	KKC	89	214
A4	Assurantiebeurs	132	152

Plandeel		Aantal parkeerplaatsen voor de herziening	Aantal parkeerplaatsen na de herziening
A5	SVB	50	50
A6	Winterthur	60	60
C1C2	Parnas	355	455
C3	Amstelstad	10	10
	Totaal	2761	3069

Toelichting.

In het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. is voorzien in totaal 2761 parkeerplaatsen. Hiervan zijn er 350 gereserveerd voor P+R. Deze 350 P+R-parkeerplaatsen zijn niet meegeteld bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de bestemmingen A1 tot en met A6 en C1 tot en met C3 en dienen dus op het hiervoor genoemde totaal in mindering te worden gebracht. Het totale aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de bestemmingen A1 en A6 en C1 tot en met C3 komt hiermee op 2411 (2761 – 350) plaatsen.

In de herziening zijn in totaal 3069 parkeerplaatsen opgenomen. Hiervan zijn er 200 gereserveerd voor P+R. Deze 200 plaatsen zijn toereikend om in de P+R-behoefte te voorzien, omdat in de praktijk slechts een deel van de 350 P+R-plaatsen (volgens het bestemmingsplan) wordt benut. Het totale aantal parkeerplaatsen komt hiermee op 2869 (3069 – 200).

De toename van het aantal parkeerplaatsen bedraagt 458 (2869 – 2411) parkeerplaatsen.

Voor de toedeling van deze extra plaatsen wordt verwezen naar bijlage II.

3.3. Verdeling totaal aantal parkeerplaatsen over het plangebied.

In de hierna volgende tabel is aangegeven, hoe het totale aantal parkeerplaatsen over de verschillende locaties in het plangebied is verdeeld (laatste kolom).

De systematiek is als volgt.

Eerst is per bestemming het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend (bezoekers en personeel), uitgaande van het totale aantal arbeidsplaatsen bij volledige planrealisering volgens de huidige gegevens.

Het totale aantal arbeidsplaatsen blijkt volgens de huidige gegevens lager uit te vallen dan de aantallen volgens het Koninklijk Besluit: 7408 versus 7700.

Parkeergegevens tweede herziening bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

locatie arbeids-plaatsen	parkeer-plaatsen	benodigd aantal parkeerplaatsen verschil			beschikbare oplossing				
		pers.	bezoek	totaal	eigen terrein	openbare weg	totaal		
A1	2500	767	125	892	1000*		1000	+108	
A2	2600	798	130	928	928		928		
A3	500	153	25+11	189	189	25	214	+ 25	
A4	315	97	16+07	120	120	32	152	+ 32	
A5	185	57	9	66	26	24	50	- 16	in het WTC/ openbare weg
A6	290	89	15	104	43	17	60	- 44	in het WTC/ openbare weg
C1–C2	990	305	50+100	455	455		455		
C3	28	8	2	10	10		10		
SUB	7408			2764					
reserve	292	90	15	105				-105	in het WTC
Totaal	7700			2869			2869 **		

* deze plaatsen zijn exclusief 200 P+R-plaatsen
** te zamen met de 200 P+R-plaatsen komt het totale aantal plaatsen in het plangebied op 3069.

In de herziening wordt echter rekening gehouden met een toename van het aantal arbeidsplaatsen in de toekomst tot 7700. Ten behoeve van deze toename (292 arbeidsplaatsen) worden dan ook parkeerplaatsen opgenomen (105 parkeerplaatsen) voor de bestemmingen A1 tot en met A6. Met betrekking tot het aantal arbeidsplaatsen binnen de bestemmingen C1 en C2 is uitgebreid overleg gevoerd tussen de Rijksgebouwendienst en de gemeente. Er wordt van uitgegaan dat het vastgestelde aantal arbeidsplaatsen (990 voor C1 + C2 te zamen) niet verder zal toenemen.

Afgezien van de herziening van art. 20 in de hiervoren gestelde zin is ter realisering van het aantal extra parkeerplaatsen ten behoeve van KKC (A3) in de onderhavige herziening tevens een voorschrift opgenomen in de vorm van een vrijstelling waarmee 5% van het in het plangebied aanwezige openbaar groen mag worden aangewend ten behoeve van ongebouwde parkeervoorzieningen.

4. Inspraak en overleg.

Op 30 maart 1987 is een inspraakavond gehouden voor de buurt.

De inspraakavond had betrekking op de herziening, voor zover deze het bouwplan voor de Assurantiebeurs (A4) betreft. Het verslag van deze avond, waarop 27 omwonenden aanwezig waren, is als bijlage III*a* bij deze herziening opgenomen.

Op maandag 22 juni 1987 is een inspraakavond gehouden in het kader van de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Het merendeel van de aanwezigen maakte bezwaar tegen de herziening van het parkeerartikel (art. 20), waarbij vooral bezwaren werden aangevoerd tegen de omzetting van een gedeelte van de P+R-voorzieningen uit het WTC en de vrijstelling (art. 12, lid 5) die een vergroting van het parkeerterrein rondom KKC mogelijk maakt.

5. Overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

In het kader van het voorgeschreven overleg ex art. 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het concept van de tweede herziening toegezonden aan de volgende instanties:

1. de Provinciale Planologische Dienst;
2. het Ministerie van Defensie;
3. de inspecteur Ruimtelijke Ordening;
4. het ondersteuningsinstituut Noord-Holland;
5. de inspecteur voor de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne;
6. de Provinciale Waterstaat;
7. de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam;
8. de rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten;
9. de Nederlandse Spoorwegen NV;
10. de rijksverkeersinspectie District Noord-West.

De geadresseerden, vermeld onder 2, 3 en 8, hebben geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen.

Van de geadresseerden vermeld onder 5, 7 en 10 is nog geen reactie ontvangen.

De reacties van de geadresseerden, vermeld onder 1, 4, 6 en 9 zullen hierna, met het commentaar van Burgemeester en Wethouders worden weergegeven.

1. Provinciale Planologische Dienst.

Het commentaar van adressant richt zich op een aantal punten. Allereerst is de verdeling van het extra aantal arbeidsplaatsen en parkeerplaatsen niet geheel duidelijk, waarbij adressant vraagt naar het verband tussen de tabel in paragraaf 3.3 en de bijlagen 1 en 2.

De tabel in paragraaf 3.3 geeft de toedeling van het totale aantal arbeids- en parkeerplaatsen aan de verschillende bestemmingen binnen het plangebied weer.

In bijlage II is aangegeven waar de extra parkeerplaatsen (ten opzichte van het oorspronkelijke bestemmingsplan Prinses Irenestraat) zijn toegedeeld.

Ter verduidelijking is aan bijlage II een tabel II.1 toegevoegd van het aanwezige aantal parkeerplaatsen volgens het oorspronkelijke bestemmingsplan en de beschikbare parkeerplaatsen volgens deze tweede herziening.

Vervolgens vraagt adressant zich af, hoe de oude reservering ten behoeve van de bestemming A3 in de locatie A2 in de huidige berekeningen is meegenomen.

De reservering van deze 70 plaatsen in A2 is vervallen; het parkeren in de bestemming A3 wordt op eigen terrein opgelost en voor een gering gedeelte in de bestemming „openbaar groen". Voor dit laatste is bij deze herziening een vrijstellingsbevoegdheid van 5% opgenomen ten behoeve van parkeren in openbaar groen. Binnen de bestemming A2 zijn nu geen reserveringen meer voor andere bestemmingen.

In de berekeningen is het totale aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de bestemming A3, als gevolg van een modal split van 47%, gesteld op 189 in plaats van de oorspronkelijke 160 parkeerplaatsen.

Het lijkt adressant ongewenst, binnen de bestemming A1 (WTC) parkeerplaatsen te reserveren ten behoeve van de bestemmingen A3 en A4. Er zou een oplossing moeten worden gezocht in de directe omgeving.

Bij hun beantwoording gaan Burgemeester en Wethouders ervan uit dat adressant niet de bestemmingen A3 en A4 voor ogen heeft, maar de bestemmingen A5 en A6.

Adressant is akkoord gegaan met de uitgangspunten ten behoeve van de tweede herziening, dat wil zeggen een modal split van 47%, alsmede een totaal aantal arbeidsplaatsen van 7700. Dit resulteert in 458 extra parkeerplaatsen binnen het plangebied.

Op het merendeel van de locaties worden deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Voor de locaties A5 en A6 is dit slechts ten dele het geval. De situatie ter plekke biedt geen mogelijkheden om alle benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van deze bestemmingen op eigen terrein te realiseren.

De locatie A5 komt 16 plaatsen tekort, de locatie A6 44 plaatsen. Bij de locaties A5 en A6 zijn respectievelijk 50 en 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze plaatsen kunnen worden gebruikt ten behoeve van bezoekers en werknemers die ook overdag op de auto zijn aangewezen. De resterende plaatsen, die in het WTC zijn gereserveerd, bevinden zich op een loopafstand van ongeveer 300 meter. Dit is een alleszins aanvaardbare loopafstand. Alhoewel het streven erop is gericht, de parkeerplaatsen zoveel mogelijk bij de kantoren zelf te realiseren, kan dit naar het oordeel van de gemeente niet als dwingende eis worden aangemerkt.

Deze oplossing wijkt overigens niet af van die uit het bestemmingsplan, waar ten behoeve van de bestemming A3 (KKC) immers ook een aantal plaatsen elders (A2: NMB) was gereserveerd.

Ten slotte constateert adressant dat er geen afwijkingsmogelijkheid in art. 20 van de planvoorschriften is opgenomen ten behoeve van meer of minder parkeerplaatsen.

Bovendien moet het getal „982" worden vervangen door „928".

Dit laatste is juist en zal worden aangepast. Ook de constatering van adressant ten aanzien van de afwijkingsmogelijkheid is juist.

Wat betreft de afwijkingsmogelijkheid naar meer parkeerplaatsen merken Burgemeester en Wethouders op dat in hun berekeningen is uitgegaan van een aantal reserveparkeerplaatsen van 105. Zij gaan ervan uit dat deze reserve voldoende zal zijn.

Voor een afwijkingsmogelijkheid naar minder parkeerplaatsen zien zij geen reden; het extra aantal parkeerplaatsen van 458 binnen de door de Kroon aangegeven marges van 400 tot 600 en de modal split van 47% maakt dat, althans op dit moment, een dergelijke afname niet reëel lijkt.

2. Ondersteuningsinstituut Noord-Holland.

De adressant, vermeld onder 4, heeft bezwaren zowel tegen de inhoud als tegen de wijze van verslaglegging van de inspraak en meent dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van omwonende burgers.

Hoewel dit in de toelichting al is geschied, willen Burgemeester en Wethouders nogmaals attent maken op de inhoud van de onderhavige herziening.

Enerzijds heeft als gevolg van de uitspraak van de Kroon op het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. een verhoging van het gewenste aantal parkeerplaatsen plaatsgevonden.

De Kroon was van mening dat er in het plangebied 400 tot 600 parkeerplaatsen extra moesten worden gevonden, gerelateerd aan de door haar voorgestane modal split.

Het zal duidelijk zijn dat de gemeentelijke overheid verplicht is, bij de wettelijk voorgeschreven plicht tot herziening bij onthouding van goedkeuring de overwegingen van de Kroon in acht te nemen.

Aangezien de gemeente Amsterdam toch vasthoudt aan een taakstellende modal split, dat wil zeggen het zoveel mogelijk bevorderen van het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto, is gekozen voor een modal split van 47%, hetgeen leidt tot een extra aantal parkeerplaatsen van 458.

Ten slotte wijzen Burgemeester en Wethouders adressant erop dat voor de aangrenzende woonbuurt een uitgebreid parkeerreguleringssysteem van kracht is om parkeer- en bezoekersverkeer hier zo veel mogelijk uit te sluiten.

De tweede aanleiding voor deze herziening was het bouwplan voor de Assurantiebeurs op de locatie A4.

De bestemming A4 is door de Kroon alsnog goedgekeurd. Wat dat betreft is dus discussie over het realiseren van een kantoorbestemming niet meer aan de orde. Initiatieven van de Assurantiebeurs om ontsluiting van het kantoorgebouw (en de inpandige garage) vanaf de Strawinskylaan te doen plaatsvinden, worden door de gemeente toegejuicht, met name nu dit een aanzienlijke ontlasting van de aanliggende woonbuurt betekent. Een en ander heeft evenwel als consequentie dat de vrijstelling tot overschrijding van bestemmingsgrenzen met 5 meter moet worden aangepast. Immers, ook het oorspronkelijke bestemmingsplan kent deze vrijstelling, met die beperking dat het zou moeten gaan om een door de gemeente ontwikkeld bouwproject. Burgemeester en Wethouders kunnen niet inzien dat het schrappen van deze beperking een serieuze inbreuk maakt op de belangen van bewoners van het aangrenzende woongebied. Bij de uiteindelijke situering van de Assurantiebeurs is gebruik gemaakt van deze vrijstellingsmogelijkheid, in die zin dat het gebouw in zuidelijke richting is opgeschoven.

Mede in het licht van het vorenstaande menen Burgemeester en Wethouders te kunnen volstaan met de gevoerde inspraak. Naar hun oordeel zijn de resultaten van de inspraak in dit geval in voldoende mate in de toelichting neergelegd. Zij menen dat om elk mogelijk misverstand dat het samenvatten van bezwaren zou kunnen oproepen, te voorkomen, het als bijlage bij de toelichting voegen van de verslagen van beide inspraakavonden de beste oplossing is.

3. Provinciale Waterstaat.

De adressant, vermeld onder 6, meent dat in tegenstelling tot hetgeen hieromtrent in de toelichting is vermeld, er in casu sprake is van een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit standpunt leidt ertoe dat bij de onderhavige herziening een ontheffingsprocedure tot vaststelling van een hogere geluidswaarde zou moeten worden gevolgd, met name nu de voorschriften ter plaatse tevens de bouw van een dienstwoning mogelijk maken.

Burgemeester en Wethouders kunnen niet instemmen met het standpunt van adressant.

In het onderhavige geval is sprake van een bestaande situatie in de zin van de Wet geluidhinder: het vigerende bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. maakt ter plaatse dezelfde kantoorfunctie mogelijk.

In geval van bestaande situaties is alleen daar waar sprake is van geprojecteerde bebouwing, ontheffing noodzakelijk op basis van heroverweging. In casu is er evenwel sprake van in aanbouw zijnde bebouwing. Een en ander betekent dat de Wet geluidhinder in dit geval niet van toepassing is op grond van art. 76, lid 2, van deze wet.

Het vorenstaande geldt op gelijke wijze voor de door adressant gemaakte opmerkingen ten aanzien van het spoorweglawaai, voor zover het de eerder genoemde dienstwoning betreft.

Wat betreft de dienstwoning binnen de bestemming A4 merken Burgemeester en Wethouders op dat in de definitieve bouwaanvraag waarop vergunning is verleend, geen dienstwoning meer aanwezig is. Mocht te zijner tijd voor de Assurantiebeurs (of een andere bestemming in het plangebied) een aanvraag voor een dienstwoning worden ingediend, dan zal vanzelfsprekend de daarbij behorende heroverwegingsprocedure op basis van de Wet geluidhinder dienen te worden gevolgd.

Ten slotte acht adressant het wenselijk om aan de gevolgen van de verhoging van het aantal parkeerplaatsen voor de verkeerscirculatie in het plangebied in de toelichting aandacht te besteden.

In het woonbuurtje ten noorden van de Prinses Irenestraat is een parkeerreguleringssysteem van kracht, wat het parkeren in het buurtje van bezoekers van de kantoren en de daar werkzame personen uitsluit. Bovendien kan het buurtje niet vanaf de Prinses Irenestraat worden ingereden (behoudens de Henri Zagwijnstraat), wat eventueel zoekverkeer door het buurtje grotendeels weert. Het bestemmingsverkeer voor de kantoren zal zich dus nagenoeg uitsluitend door de Prinses Irenestraat en Strawinskylaan bewegen.

Overigens maakt deze herziening een ontsluiting van de locatie A4 vanaf de Strawinskylaan mogelijk, waardoor er ook ten gevolge van de bouw van de Assurantiebeurs op deze locatie geen sprake zal zijn van extra verkeer door de buurt.

De verhoging van het aantal parkeerplaatsen heeft dus geen gevolgen voor de verkeerscirculatie in het plangebied en de nabije omgeving. Aanpassing van de toelichting is niet noodzakelijk.

4. NV Nederlandse Spoorwegen.

De adressante, vermeld onder 9, kan instemmen met de vermindering van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van P+R, mits het resterende aantal van 200 wordt ondergebracht in categorie „bestemd voor het langparkeren van auto's van treinreizigers".

Het beheer zou dan in een overeenkomst moeten worden geregeld.

Burgemeester en Wethouders menen dat de omschrijving „P+R-voorzieningen" in art. 20 van de voorschriften in bestemmingsplantechnisch opzicht de bedoeling voldoende aangeeft. Voor een categorisering als door adressante bedoeld, zien Burgemeester en Wethouders meer ruimte in een door haar voorgestane beheerovereenkomst.

6. Geluidshinder.

Het betreft hier een bestaande situatie in de zin van de Wet geluidhinder: het vigerende bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o. maakt kantoorbebouwing ter plaatse mogelijk.

Nu hier sprake is van in aanbouw zijnde bebouwing, is de Wet geluidhinder niet van toepassing, gezien de uitzonderingsbepaling vermeld in art. 76, lid 2, van de Wet geluidhinder.

Voor de geprojecteerde dienstwoning zal, indien hiervoor bouwvergunning wordt aangevraagd, de wettelijk voorgeschreven heroverwegingsprocedure worden gevolgd.

7. Economische uitvoerbaarheid.

Deze herziening bepaalt voor de verschillende te bouwen/gebouwde bestemmingen het aantal te realiseren parkeervoorzieningen, een en ander met inachtneming van de uitspraak van de Kroon.

De verhoging van het aantal parkeerplaatsen zal plaats dienen te vinden op eigen terrein. Voor de te realiseren ontsluitingen vanaf de Strawinskylaan van de ten noorden daarvan gelegen kantoorbebouwing geldt dat deze ten laste van de te ontsluiten kantoorbebouwing zullen komen. Een en ander heeft geen nadelige financiële consequenties voor de gemeente Amsterdam.

Bijlage I, behorende bij de toelichting op de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Berekening totaal aantal parkeerplaatsen plangebied in de herziening.

Bij een modal split van 47% auto, een gemiddelde autobezetting van 1,3 en een aan-/afwezigheidspercentage van 85, is de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen over het totale plangebied als volgt (omrekeningsfactor 0,307):

7700 arbeidsplaatsen modal split 47%:	2364	parkeerplaatsen
bezoekersplaatsen (0,05 x 7700):	385	parkeerplaatsen
extra ten behoeve van C1 + C2 (verhoogde bezoekersnorm):	100	parkeerplaatsen
extra ten behoeve van de bestemmingen A3 + A4 (verhoogde bezoekersnorm):	20	parkeerplaatsen
totaal:	2869	parkeerplaatsen

Bijlage II, behorende bij de toelichting op de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Tabel II–1	Aanwezig aantal parkeerplaatsen volgens bijlage 2 bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.	Beschikbare parkeerplaatsen volgens tabel 3.3. tweede herziening bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.
A1	850 *	1000 **
A2	865	928
A3	89	214
A4	132	152
A5	50	50
A6	60	60
C1C2	355	455
C3	10	10

* deze plaatsen zijn exclusief 350 P+R-plaatsen
** deze plaatsen zijn exclusief 200 P+R-plaatsen.

Toedeling extra parkeerplaatsen.

150 parkeerplaatsen WTC	– In het WTC–complex zijn 350 parkeerplaatsen gereserveerd ten behoeve van Parkeer- en Reisvoorzieningen (P+R). Deze plaatsen blijken in de praktijk slechts voor een deel te worden benut. De becijferde 150 plaatsen kunnen dan ook aan de P+R–reservering worden onttrokken. De resterende 200 plaatsen zijn toereikend om in de P+R-behoefte te voorzien. De aan P+R onttrokken 150 plaatsen zijn gedeeltelijk bestemd voor het WTC zelf (42), gedeeltelijk voor de kantoren in de Prinses Irenestraat en gedeeltelijk om fluctuaties in het aantal arbeidsplaatsen en daarmee het aantal parkeerplaatsen op te vangen.
63 parkeerplaatsen NMB	– Toename parkeerplaatsen op de locatie A2 als gevolg van verhoging modal split.

20 parkeerplaatsen Assurantiebeurs	– Toename parkeerplaatsen op locatie A4 als gevolg van verhoging modal split.
125 parkeerplaatsen KKC	– Rondom het kantoorgebouw (locatie A3) aan de Prinses Irenestraat worden op maaiveld 125 plaatsen extra gerealiseerd. Hiermee wordt op eigen terrein in de parkeerbehoefte voorzien. De 25 plaatsen op de openbare weg worden toebedeeld aan de kantoorfuncties aan de Prinses Irenestraat.
100 parkeerplaatsen Parnas	– Bij Parnas (C1 + C2) komen 100 parkeerplaatsen extra (ten opzichte van 355 in het bestemmingsplan).

Bijlage IIIa, behorende bij de toelichting op de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Verslag inspraakavond Assurantiebeurs Prinses Irenestraat van 30 maart 1987.

(letterlijk overgenomen)

„Aanwezig: 27 omwonenden.
Hr. Davidson (voorzitter; Dienst Ruimtelijke Ordening), Hr. Elstak (Dienst Ruimtelijke Ordening), Hr. v.d. Wal (Assurantiebeurs), Hr. v.d. Oever (architect), Mevr. v.d. Wiel (juriste secretarie Stadhuis) en Mevr. Verkaik (Dienst Ruimtelijke Ordening, verslag).

Hr. Davidson: Opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

Het bestemmingsplan maakt kantoorbebouwing in de Prinses Irenestraat mogelijk.

Bij het indienen van de bouwaanvraag volgt de normale procedure, er moet echter een herziening gemaakt worden voor de regeling van het parkeren.

Zowel de gemeente als de Assurrantiebeurs zijn van mening dat het beter is om het autoverkeer via de Strawinskylaan te laten rijden, mede omdat deze minder in de woonbuurt ligt dan de Prinses Irenestraat.

Het bestemmingsplan voorziet echter niet in een op-/afrit van de Strawinskylaan naar de kantoorgebouwen. Er zal dus een herziening van het bestemmingsplan moeten plaatsvinden.

Omdat de Strawinskylaan hoger ligt dan het maaiveld van de Prinses Irenestraat zal er een helling aangelegd moeten worden om de parkeerplaatsen te ontsluiten die binnen het gebouw op de begane grond zijn gesitueerd. De helling ligt evenwijdig aan de zuidgevel van het gebouw en takt via een brug over het fietspad aan op de Strawinskylaan.

Ten gevolge van de hellingbaan wordt het gebouw opgeschoven in noordelijke richting.

Dit heeft de volgende consequenties met betrekking tot het bestemmingsplan:
- er kan gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid;
- er dient een herziening te komen van de vrijstellingsbepaling, welke een overschrijding van de bebouwingsgrenzen toestaat.

De bebouwing van de Assurantiebeurs komt in de rooilijn te liggen van de Sociale Verzekerings Bank. Dit betekent een verschuiving van 5 meter in noordelijke richting ten opzichte van de in het bestemmingsplan aangegeven grens.

In de herziening wordt dus middels vrijstellingen opgenomen:
- het aanleggen van een helling;
- het verschuiven van de rooilijnen van het gebouw;
- mogelijkheid van inpandig parkeren op begane grond.

Procedure:
- nemen voorbereidingsbesluit voor de locatie;
- indienen bouwplan;
- tervisielegging bouwplan + concept-herziening;
- aanvraag van verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten.

Hr. Volker: Vraagt zich af waar de auto's blijven van de parkeerplaats naast de Sociale Verzekerings Bank.

Hr. Davidson: Het gehele parkeren moet ook herzien worden, het geplande aantal parkeerplaatsen moet aangegeven worden. Er wordt nog onderzocht hoeveel auto's er nog bij de auto's op de eigen parkeerterreinen kunnen.

Mevr. Boerlage: Vraagt zich af waarom er 2 hoorzittingen georganiseerd zijn, namelijk één over de Assurantiebeurs en één over het parkeren.

Hr. Davidson: Wanneer men één hoorzitting zou houden, moesten de plannen voor de Assurantiebeurs wachten totdat het parkeren onderzocht was.

Hr. Elstak: Het aantal benodigde parkeerplaatsen volgens bestemmingsplan Prinses Irenestraat was voor de Assurantiebeurs 111, waarvan 100 op eigen terrein.
Na het Kroonberoep geïnterpreteerd te hebben kwam de gemeente tot 120 pp.

Hr. Enthoven: Vraagt hoe hoog het gebouw wordt.

Mevr. Mazeland: Is van mening dat er structureel meer gedacht moet worden aan de problemen rond het parkeren.
Vindt het vreemd dat er bomen gekapt moeten worden voor nog meer parkeerplaatsen terwijl het parkeerterrein van het KKC nog heeft volgestaan met auto's. De auto's worden dicht bij de huizen geparkeerd.

Hr. Volker: In het originele bestemmingsplan waren 3 of 4 gebouwen opgenomen met de ingang op de Strawinskylaan. Daarna is de Strawinskylaan aangelegd en dus zijn de ingangen van de kantoorgebouwen gedraaid naar de Prinses Irenestraat. Nu zal alleen de Assurantiebeurs haar ingang hebben op de Strawinskylaan en daardoor dicht op de huizen staan. Men heeft er bezwaar tegen om vanuit de woonbuurt tegen een dode muur aan te kijken.

Inzake parkeren: In de tijd van Treumann toen de gebouwen vol gingen lopen, was er geen parkeergelegenheid. De parkeergarages waren onder de gebouwen gepland met ingang vanaf de Strawinskylaan. De gemeente was hier echter tegen en legde een trambaan voor lijn 5 aan; de mensen die in deze kantoren werkten kwamen echter toch met de auto. Toen kwamen er bij het Caransagebouw 40 parkeerplaatsen bij, maar nu wil de gemeente de 40 parkeerplaatsen weer weghalen, dus waar moeten de auto's dan naar toe?

Volgens de feitelijke modal split kwam 70% met de auto en 30% met het openbaar vervoer.
De gemeente wil dit veranderen in 40% met de auto en 60% met het openbaar vervoer.
In het Kroonberoep staat echter 45% tot 55% met de auto, dus moeten er parkeerplaatsen bijkomen.
Hoe gaat de gemeente het bestemmingsplan wijzigen naar aanleiding van het Kroonberoep?

Opmerking vanuit de zaal: Er wordt alleen over parkeerplaatsen gesproken en niet over de verkeersdrukte.

Hr. Rijpkema: Is het mogelijk de Assurantiebeurs meer naar het westen te plaatsen?

Hr. Elstak: Geeft een toelichting op het aantal parkeerplaatsen.
De Kroon heeft 400 tot 600 parkeerplaatsen meer geëist.
De gemeente denkt dit momenteel als volgt op te lossen:
- 100 parkeerplaatsen extra bij het Rijksverzamelgebouw;
- 100 parkeerplaatsen extra rondom KKC (volgens het bestemmingsplan was er al recht op 70 parkeerplaatsen);
- een gedeelte van de 350 parkeerplaatsen in de garage van het WTC, die waren bestemd voor parkeer- en reisvoorziening, wordt omgezet tot openbare plaatsen (175–200).

De resterende plaatsen moeten elders in het plangebied worden gevonden.
De 350 parkeerplaatsen van het WTC zijn in het berekeningsmodel van de modal split buiten beschouwing gelaten.

Mevr. Boerlage: Heeft de uitspraak over de garage van het WTC nog niet gehoord en vraagt zich af hoe het zit met het openbaar karakter van de garage van het WTC.

Hr. Elstak: Er is nog geen overleg geweest met de betrokkenen over de tariefstelling. Het uitgangspunt van de gemeente is dat het parkeren van de Assurantiebeurs zelf supporting wordt.

Mevr. Boerlage: Is van mening dat de buurt niet veel voelt voor de bouw van de Assurantiebeurs.

Hr. v.d. Wal: De locatie waar voor gekozen is, is een locatie met een bedrijfsbestemming.
Voor de gehele omgeving is het beter een ontsluiting te maken op de Strawinskylaan; de alternatieve oplossing is een ontsluiting op de Prinses Irenestraat.
Er komen 120 binnen-parkeerplaatsen, waarvan 90 parkeerplaatsen voor degenen die kantoor houden in het gebouw.

Hr. v.d. Oever: Geeft een korte toelichting over de Assurantiebeurs.
Het is een gebouw met een sterk introverte ruimte en lichtkoepel.

Ontworpen binnen het bestemmingsplan, dat wil zeggen het gebouw mag 16 m hoog worden met een uitwijkmogelijkheid van 2 m.

Het gebouw krijgt een lichtgrijze structuur met grijsgetinte glazen. De garage wordt heel laag gebouden; trappehuizen met vluchttrappen. De entreepartij zal gericht zijn naar het parkje; de bewoners kunnen te voet komen om gebruik te maken van de faciliteiten. Er zal geen lawaaioverlast plaatsvinden door gebruikmaking van akoestische materialen.

Mevr. Mazeland: Stelt voor om het fietspad als rijweg in te stellen.

Hr. Elstak: In een verkeerstechnisch onderzoek dient de bereikbaarheid van de kantoren en de woonwijk bekeken te worden.

Het instellen van fietspad als rijweg geeft de beperking dat door de geringe doorrijhoogte het fietspad alleen voor auto's gebruikt kan worden.

De fietser moet de fietsroute als logische route kunnen blijven gebruiken. De gemeente zal het voorstel nog nader bekijken.

Mevr. Mazeland: Het verkeer kan niet door de fietstunnels, maar de vrachtauto's rijden door de buurt omdat ze door de geparkeerde auto's niet kunnen keren.

Mevr. Berreklouw: Heeft een aantal vragen en opmerkingen:

a het aantal m² vloeroppervlak;
b de hoogte van het gebouw; zij vindt het vignet het gebouw niet verfraaien;
c als de parkeerruimte niet in de kelder komt, wat komt er dan wel in de kelder;
d hoe wil men het verkeer regelen op de op- en afrit bij de Strawinskylaan;
e heeft er bezwaar tegen dat er geen plan aanwezig is voor het vervangend speelveld;
f vindt het mooier wanneer Kleijnveld Kraaijenhof ook ontsloten wordt op de Strawinskylaan;
g vraagt zich af hoe de toelevering plaatsvindt van bouwmaterialen wordt het fietspad dan tijdelijk onderbroken?

Hr. v.d. Oever: Antwoordt op de vragen van mevr. Berreklouw:

a 8000 m² vloeroppervlak; in het bestemmingsplan is nog plaats voor een dienstwoning. De parkeerruimte is niet in het aantal m² meegeteld.
b boven de toegestane 16½ m-hoogte mag men nog 10 m uitbreiden voor bijvoorbeeld schoorstenen, antennes. Het vignet is een voorlopig ontwerp als aanduiding voor de Assurantiebeurs;
c er komt geen kelder onder het gebouw;
d de afrit wordt 5 m breed waardoor 2 auto's elkaar kunnen passeren.

Hr. Davidson:

e de exacte inrichting van het trapveld moet nog besproken worden; dit hoeft niet in het bestemmingsplan geregeld te worden het zal in ieder geval groen worden. Ten gevolge hiervan gaan 40 parkeerplaatsen verloren; deze moeten elders worden ondergebracht;

f Wanneer Kleijnveld Kraaijenhof ook ontsloten wil worden op de Strawinskylaan, dan zal de gemeente dit bekijken;
g De aanvoer zal geschieden via grote bouwkranen, mogelijk via de Strawinskylaan. De bouwtijd zal kort zijn en in overleg met de aannemer wordt bekeken hoe de buurt het meest ontzien kan worden.

Mevr. Boerlage: Vraagt zich af hoeveel mensen er komen te werken, denkend aan de 90 parkeerplaatsen in de garage.
Is van mening dat er niet boven de 18 m gebouwd mag worden.

Hr. v.d. Wal: Er komen 250 mensen te werken en er kunnen er 335 werken.

Mevr. Boerlage: Vraagt zich af waarom de Assurantiebeurs niet een gedeelte van de NMB als kantoor in gebruik neemt.

Hr. v.d. Wal: De ruimte in de NMB is niet geschikt voor wat de Assurantiebeurs wil realiseren.

Hr. Vos: Vindt het een gebouw met een bekrompen opzet dat over 15–20 jaar tot problemen zal leiden, dus stelt voor wel een kelder te bouwen.
Tevens vindt hij het aantal parkeerplaatsen tegenover het aantal medewerkers niet in overeenstemming.

Hr. v.d. Wal: De automatisering heeft de ruimte nodig; het aantal medewerkers wordt eerder kleiner dan groter.

Hr. Schröder: Is van mening dat het gebouw 30% te ruim bemeten is.
Hij vindt dat er een massale wand naar de woonbuurt komt te staan terwijl de KKC en dergelijke dit niet hebben.

Hr. Davidson: Deze opmerking zal worden meegenomen voor de architect.

Hr. v.d. Oever: De bovenzijde van het gebouw staat 3 m dichter op de woonhuizen dan volgens het bestemmingsplan aangegeven is; de onderzijde van het gebouw nog eens 2 m.

Hr. Schröder: Vraagt in welke fase het bouwplan zich bevindt en wanneer men met de bouw gaat beginnen.

Hr. v.d. Oever: Het definitieve ontwerp is ingediend als beginselaanvraag. 1 augustus wordt begonnen met de bouw.

Mevr. Mazeland: Vraagt zich af waarom het gebouw 5 m dichter op de woonbuurt komt te staan en niet 5 m minder breed wordt gemaakt.

Hr. v.d. Wal: De Assurantiebeurs komt 5 m dichter op de woonbuurt te staan door de op- en afrit bij de Strawinskylaan.

Hr. Cohn: Vraagt zich af wat de noodzaak is om het gebouw op deze plek te bouwen.

Hr. Davidson: Op deze plek ligt een bouwlocatie.

Hr. v.d. Wal: Het grootste bezwaar om de Assurantiebeurs in het centrum te vestigen is de moeilijke bereikbaarheid voor de bezoeker.

Hr. Volker: Is van mening dat het met deze maquette niet verdedigbaar is dat het gebouw 5 m dichter op de woonbuurt moet komen te staan.

Hr. Davidson: Omdat de architect met de op- en afrit niet over het voetpad heen mocht gaan, komt het gebouw 5 m dichter op de woonbuurt te staan.

Opmerking vanuit de raad: Bij het trapveld bevindt zich geen voetpad, dus loopt men altijd door het gras.
Van het voetpad achter de gebouwen wordt geen gebruik gemaakt omdat men dit te gevaarlijk vindt.

Mevr. Boerlage:
- Stelt voor de Assurantiebeurs naast de NMB neer te zetten.
- Bestaat er een garantie dat er ook bomen voor en naast het gebouw komen te staan?
- Wanneer het gebouw op deze plek gerealiseerd gaat worden, krijgt dit dan een op- rit samen met Kleijnveld Kraaijenhof.

Mevr. Mazeland: Oorspronkelijk waren de parkeergarages onder het gebouw gepland; waarom is de gemeente hiertegen?

Hr. Davidson: De parkeerplaatsen die oorspronkelijk in de kelder gepland waren, gaan nu naar de begane grond omdat anders de oprit te lang wordt.

Mevr. Mazeland:
- Heeft er bezwaar tegen dat zij pas 24 maart een uitnodigingsbrief ontvangen heeft voor een inspraakavond van 30 maart.
- Zij dacht dat het de bedoeling was deze avond voorlichting te krijgen.
- Heeft geen informatie gekregen over de schaduw.
- Vindt de schets te summier de buurt moet met ideeën komen, zij vindt dit geen hoorzitting.

Hr. Davidson: Is van mening dat de gemeente zoveel mogelijk informatie heeft gegeven.
Sluit de vergadering en bedankt iedereen voor zijn komst."

Bijlage IIIb, behorende bij de toelichting op de tweede herziening van het bestemmingsplan Prinses Irenestraat e.o.

Inspraakavond tweede herziening bestemmingsplan Prinses Irenestraat en omgeving van 22 juni 1987.

(letterlijk overgenomen)

„Aanwezig: zie presentielijst.

1. Opening.

Dhr. Elstak (DRO, voorzitter) opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Van gemeentezijde stelt hij voor mevr. v.d. Wiel, juriste van de afd. RGO, dhr. v.d. Kroon van de afd. VKV en mevr. Jansen, notuliste van de Dienst Ruimtelijke Ordening.

Er zijn twee aanleidingen voor deze inspraakavond, namelijk:
- de Kroon heeft goedkeuring onthouden aan het parkeerartikel en geëist dat er 400–600 parkeerplaatsen meer gecreëerd worden;
- goedkeuring vlek A4, waardoor kantoorbebouwing (Assurantiebeurs) mogelijk is.

Op de agenda staan vier punten:
1° herziening parkeerartikel;
2° herziening ten behoeve van bouwplan Assurantiebeurs;
3° procedure tweede herziening;
4° inrichting plantsoen Prinses Irenestraat.

De heer Volker: Stelt voor om de punten 2 en 4 om te draaien omdat buurt veel belang hecht aan inrichtingsplan van het plantsoen.

Voorzitter: gaat daarmee akkoord.

Mevr. Boerlage: Waarom moet de buurt twee keer komen voor een vergadering? Had dit niet in één keer afgehandeld kunnen worden?

Voorzitter: Het is terecht dat er 2 vergaderingen zijn geweest, aangezien het om twee parallelle procedures gaat: bouwplan Assurantiebeurs en herziening bestemmingsplan.
Op de vorige vergadering is niet het parkeerartikel aan de orde geweest.
Na deze inspraakavond volgen nog twee hoorzittingen:

1 juli 1987	hoorzitting naar aanleiding van bezwaren van omwonenden tegen bouwplan Assurantiebeurs;
26 juli 1987	hoorzitting over voorbereidingsbesluit: ten gevolge van bezwaarschriften ingediend tegen dit voorbereidingsbesluit.

Tegen het bouwplan van de Assurantiebeurs zijn tot nu toe 115 bezwaarschriften ingediend.

2. Herziening parkeerartikel.

Toelichting door voorzitter: Kroon heeft bepaald dat er 400–600 extra parkeerplaatsen moeten komen. De gemeente heeft vervolgens bepaald dat er 458 extra plaatsen zullen komen.

– Hoe is dit aantal bepaald? Uit het Koninklijk Besluit valt de verdeling over de verschillende vervoermiddelen af te leiden, de zogenaamde modal split; op basis van een berekening van het aantal arbeidsplaatsen in de omgeving en het aantal parkeerplaatsen is men uitgekomen op een modal split voor de auto van 45–50%. In het oorspronkelijke bestemmingsplan was een modal split van 41% opgenomen.
– Waar komen de extra parkeerplaatsen?

100 parkeerplaatsen bij Rijksverzamelgebouw.
125 parkeerplaatsen rondom gebouw KKC; gerealiseerd vooruitlopend op herziening bestemmingsplan.
63 parkeerplaatsen bij gebouw NMB; in parkeergarages na uitbreiding.
150 parkeerplaatsen in WTC; deze plaatsen zijn door gemeente gereserveerd voor parkeerdoeleinden in het plangebied.

De plaatsen in het WTC waren aanvankelijk gereserveerd voor woon/werkverkeer dat verder gebruik zou maken van tram/bus en trein. Dit is niet bewaarheid.
Vervolgens gereserveerd voor doeleinden in plangebied.

Dhr. Velthuyse: Vraagt zich af hoe de ontsluiting van het parkeerterrein bij het KKC-gebouw zal geschieden vanwege afsluiting van Fred. Roeskestraat?

Dhr. v.d. Kroon: De ingang zal aan de Parnassusweg komen vanaf het parkeerterrein van het Rijksverzamelgebouw.

Dhr. Enthoven: Waarom wordt Assurantiebeurs niet verplaatst naar terrein van het informatiecentrum WTC, daar is ruimte genoeg.

Voorzitter: Op vorige vergadering is al uiteengezet dat deze locatie niet aan de orde is. De huidige locatie is door de Kroon goedgekeurd.

Mevr. Boerlage:

* Gemeente heeft conclusie getrokken uit Koninklijk Besluit dat er meer parkeerplaatsen komen; er is ook een andere conclusie mogelijk, namelijk minder kantoren.
* Eerst zegt gemeente dat er geen extra parkeerplaatsen kunnen komen, omdat de kruisingen dan overbelast raken. Nu er zoveel extra parkeerplaatsen bijkomen zou de gemeente eens naar de verkeerparagraaf moeten kijken. In de spits kan de Beethovenstraat het verkeersaanbod nu al nauwelijks verwerken.
* Onder buurtbewoners heerst grote verontwaardiging over het kappen van het bosje naast het KKC-gebouw bij de Strawinskylaan. Hierover is helemaal geen overleg geweest met de buurt.

Voorzitter:
* Het kappen van dat bosje maakt wel deel uit van de herziening. Voor het creëren van de extra parkeerplaatsen bij het KKC-gebouw is een vrijstelling opgenomen, die het mogelijk maakt 5% van het groen te gebruiken voor parkeerdoeleinden.
* Wat het verkeer betreft: deze problemen zijn ook bij de Kroon bekend, maar die ziet er blijkbaar geen aanleiding in om er wat aan te doen. De Beethovenstraat zit inderdaad dicht tegen de maximale capaciteit aan. Kruispunten hebben nog een zekere marge. Indien noodzakelijk, komen er in de toekomst verkeerslichten op het kruispunt met de Strawinskylaan. De extra parkeerplaatsen zullen het aantal foutparkeerders doen verminderen.

Dhr. v.d. Kroon: Uit het Koninklijk Besluit valt niet op te maken dat het kantooroppervlak in de buurt moet worden teruggebracht.

Mevr. Mazeland: Hoe denkt de gemeente het kantoorpersoneel ertoe te bewegen gebruik te maken van de parkeerplaatsen? Sinds de parkeergarage van het WTC er is, is het aantal foutparkeerders niet afgenomen. Nu is er groen verdwenen om nog een parkeerterrein te creëren. Dagelijks staan ook daar ± 50 parkeerplaatsen leeg. De theorie van de gemeente is fout: eerst wilde de gemeente het openbaar vervoer stimuleren en nu meer parkeerplaatsen creëren. Beide keren heeft dit beleid gefaald. Het gevolg is alleen dat er minder groen komt en meer beton.

Dhr. v.d. Kroon: KKC wilde meer parkeerplaatsen, een vraag die de gemeente eerst niet wilde honoreren. Het nieuwe terrein ligt er nog maar net. De invloed hiervan moet eerst tot na de zomer worden afgewacht.

Mevr. Boerlage: De buurt had geraadpleegd moeten worden over de onttrekking van het groen.

Dhr. v.d. Kroon: De aanvraag voor de garagevergunning is op de normale manier bekendgemaakt.

Mevr. Berreklouw:
* In een brief van Provincie Noord-Holland staat dat het Rijksverzamelgebouw wel neergezet kan worden, maar dat er dan meer parkeerplaatsen moeten komen.
* Voor het KKC-gebouw staan 100 parkeerplaatsen vermeld; waarom worden dat er dan nu opeens 125?
* Parkeren op openbare weg: volgens gemeente zijn er daar 158 nodig. Het noorden van Prinses Irenestraat hoort echter niet tot het plangebied en verder verdwijnen er bij de Sociale Verzekeringsbank 40 plaatsen. Dat zijn dus 198 parkeerplaatsen, terwijl er volgens een telling maar 100 plaatsen aanwezig zijn.

* Er was toegezegd om te overwegen van de Prinses Irenestraat een fietsroute te maken met alleen toegang voor het buurtverkeer. Deze toezegging is nergens terug te vinden.

Voorzitter:

* De 100 parkeerplaatsen voor KKC stonden destijds in een ontwerp. In het definitieve ontwerp is efficiënter gewerkt, zodat het er nu 125 zijn.
* Uitgangspunt dat parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij werkplek moeten liggen. Dit lukt niet bij Winterthur en de Sociale Verzekeringsbank. Daarom zijn de plaatsen in WTC geclaimd.

Mevr. Boerlage: Aan plaatsen in WTC zijn kosten verbonden. Bovendien, stel dat WTC wil uitbreiden en zelf de parkeerplaatsen nodig heeft?

Voorzitter: De berekeningen zijn gemaakt met betrekking tot het plangebied bij volledige realisering. Totale kantooroppervlakte kan niet overschreden worden.

Mevr. Mazeland: KKC had toch ook naar WTC kunnen gaan, groen had dan behouden kunnen blijven. Het secretariaat van Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg moet een kopie krijgen van aanvraag garagevergunning + datum.

Voorzitter: Parkeerplaatsen moeten in directe omgeving van KKC-gebouw gerealiseerd worden.

Mevr. Boerlage: Wat voor garantie is er dat de rest van het groen in de toekomst ook niet voor parkeren wordt gebruikt? Vroeger werd garagevergunning in buurt aangeplakt.

Dhr. Enthoven: Het gemeentelijk parkeerbeheerssysteem komt niet van de grond. Waarom niet wielklemmensysteem door middel van boetes privatiseren?

Dhr. v.d. Kroon: Wielklemmen privatiseren is juridisch-technisch niet mogelijk. Particulier kan geen boete vragen, gemeente kan wel particulier bedrijf opdracht geven tot wegslepen.

Vervolg na pauze.

Dhr. Volker:
- Buurt heeft van begin af aan gezegd dat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Nu blijkt dat juist te zijn en wordt het groen opgeofferd.
- Plaatsen in WTC zijn te duur en blijven dus leeg. Het systeem van parkeer- en reisvoorzieningen heeft bij het WTC ook niet gewerkt.

Voorzitter: Als kantoor een parkeerterrein wil aanleggen vraagt dat investeringen. Als terrein niet mogelijk is, zou de begroting aan het huren van plaatsen in WTC besteed kunnen worden.

Mevr. Boerlage: Wanneer wordt garagevergunning WTC afgerond?

Dhr. v.d. Kroon: Beroep tegen garagevergunning WTC loopt nog steeds. Advies Beroepscommissie is er nog niet.

Dhr. Gemeente zou parkeerplaatsen moeten betalen en gratis ter beschikking moeten stellen. Gemeente heeft tenslotte bewonersparkeren ook voor haar rekening genomen.

Dhr. v.d. Kroon: dergelijke investeringen zijn door de gemeente niet op te brengen.

3. Inrichtingsplan plantsoen Prinses Irenestraat.

Toelichting door voorzitter: het is een voorstel van de gemeente voor het gedeelte van het park dat overblijft als de Assurantiebeurs gebouwd is en de parkeerplaatsen van de Sociale Verzekeringsbank zijn verdwenen.
In het voorstel is de ruimte in tweeën gedeeld door het fietspad van de Minervalaan naar het Zuidplein. De twee gedeelten hebben elk een eigen functie: aan de westkant een speelveldje, aan de oostkant zitplaats met bomen. Het geheel is omgeven door bomen en struiken.

Dhr. Schröder: De oppervlakte is te klein om te voetballen. Het terrein zou rechthoekig moeten zijn en er zou een hekje omheen moeten om te voorkomen dat de ballen steeds op de weg terecht komen.

Voorzitter: Dit zijn goede suggesties.

Mevr. Mazeland: In tekening staan de bomen niet op de juiste plaats ingetekend en is er te weinig ruimte tussen het veldje en de parkeerinhammen.
Veldje is te klein en er ontstaat een gevaarlijke situatie voor het fietspad.

Voorzitter: De rand tussen parkje en parkeerinhammen zal worden bekeken.

Mevr. Boerlage: Is teleurgesteld over het ontwerp.
- Voorstel: aansluiting op de fietvoetbrug over de Minervalaan, zodat de fietsroute recht wordt. Het speelveld zou vergroot kunnen worden door een stuk van de Prinses Irenestraat eraan toe te voegen.
- Vorige vergadering is suggestie gedaan om dit fietspad af te schaffen in verband met sociale veiligheid en fietsers door Prinses Irenestraat te laten gaan en de auto's over de Strawinskylaan.
- Wat gebeurt er met het bouwverkeer?

Mevr. Berreklouw: In toelichting op bestemmingsplan Prinses Irenestraat wordt een groenstrook van 90 bij 50 m genoemd.

Voorzitter: Heeft de afmetingen niet precies bij de hand. Als het speelveld vergroot wordt, blijft er geen zitplaats meer over. Gemeente is bereid om eventueel in kleiner verband te praten over het inrichtingsplan.

4. Bouwplan Assurantiebeurs.

Voorzitter: in herziening schuift de rooilijn 5 m op in de richting van de bebouwing van Prinses Irenestraat. De ontsluiting vindt plaats via de Strawinskylaan.
DRO heeft een studie verricht naar de mogelijkheid om alle kantoren via hellingbanen op de Strawinskylaan te ontsluiten.
Dit onderwerp is in de werkgroep Fietsknelpunten aan de orde geweest.
Oordeel van de werkgroep:
- fietspad moet gehandhaafd blijven;
- men kan kiezen om door Prinses Irenestraat te fietsen als men het fietspad te gevaarlijk vindt;
- hellingbanen en fietspaden mogen elkaar niet kruisen, dus er moet een viaductconstructie komen over het fietspad heen.

Architect v.d. Oever: Geeft toelichting op bouwplan Assurantiebeurs. Door het verplaatsen van de rooilijn wordt de overschrijding van het bestemmingsplan teniet gedaan. Verder is de dichte gevel onderlangs vervangen door een spijlenhek waardoor men in de garage kan kijken. Alleen de liftmachinekamer komt boven de toegestane hoogte van 16,5 m.

Mevr. Boerlage: wordt het artikel geschrapt in bouwplan waarin staat dat 5 m opschuiven van rooilijn is toegestaan?

Voorzitter: Dit is te overwegen.

Mevr. Alexander: Vindt het onbegrijpelijk dat de werkgroep Fietsknelpunten het toestaat dat hellingbanen over het fietspad heenlopen. Dat maakt het fietspad nog onveiliger.

Voorzitter: Wie het fietspad onveilig vindt, kan door de Prinses Irenestraat fietsen. Verder is er niet op korte termijn een oplossing te vinden. Er is juist getracht om de Prinses Irenestraat te ontlasten door de ontsluiting via de Strawinskylaan te regelen.

Mevr. Mazeland: In Prinses Irenestraat is het ook niet veilig om te lopen, over te steken of te fietsen.

Mevr. Boerlage: Buurt zou op de volgende vergadering van werkgroep Fietsknelpunten uitgenodigd moeten worden om haar standpunt te verduidelijken.

Voorzitter: DRO heeft gekeken naar de mogelijkheden. De werkgroep heeft verlegging van fietspad afgewezen.
Buurt kan verkeersproblemen voorleggen aan de werkgroep Fietsknelpunten.
Wat het bouwverkeer betreft: dit komt aan de orde bij de hoorzitting over het bouwplan.

5. Procedures tweede herziening.

Mevr. v.d. Wiel:
Bouwplan procedure:
1 juli 1987: hoorzitting bouwplan;
Burgemeester en Wethouders heroverwegen of ze de ingezette procedure voortzetten. Vervolgens gaat het plan naar Gedeputeerde Staten voor een verklaring van geen bezwaar; dit duurt maximaal 2 maanden.
Beroepsprocedure: bezwaarschriften op grond van de Wet Arob kunnen dan worden ingediend.

Bestemmingsplan-procedure:
- art. 10-overleg: dit is overleg tussen gemeente, inspectie Ruimtelijke Ordening, PPD en buurt. Dit duurt 3 maanden, inclusief de zomervakantie.
- in oktober wordt overlegparagraaf bestemmingsplan afgerond;
- in november gaat bestemmingsplan naar Burgemeester en Wethouders de commissie van advies en bijstand;
- daarop volgt een maand van tervisielegging; er komen dan advertenties in dagbladen en het wordt aangeplakt.

Tijdens de tervisielegging kunnen er bezwaren worden ingediend.

Mevr. Berreklouw: Waarom staat het speelveld niet in bestemmingsplan genoemd?

Mevr. v.d. Wiel: Het wordt bestemd als speelveld of als openbaar groen.

Mevr. Boerlage: Er is compensatie beloofd voor het speelveld. Dit zou tegelijk met de bouw gerealiseerd worden. Wat gebeurt er tijdens de bouw met het speelveld?

Vertegenwoordiger Assurantiebeurs: De bouw zal zo uitgevoerd worden dat de bewoners er weinig overlast van zullen ondervinden. De bouw zal ± 14 maanden in beslag nemen.

Dhr. Volker: Speelveld moet klaar zijn voor het oude speelveld wordt afgebroken.

Mevr. Boerlage: In het verslag moet komen te staan dat een aantal mensen tegen is. Grootste bezwaar van de buurt is dat er teveel kantoren in de wijk komen.

Voorzitter: Vraagt iedereen die het verslag toegezonden wil hebben om de presentielijst te tekenen.
Hij sluit de vergadering."