

Jaar 2016
Afdeling 3A
Nummer 47/87
Publicatiedatum 12 februari 2016
Agendapunt 25
Datum besluit B&W 12 januari 2016

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 12 januari 2016 (Gemeenteblad afd. 1, nr. 87);

Gelet op:

- de Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.1, eerste lid;
- de Crisis- en herstelwet (Chw), , artikel 1.1, eerste lid, onder a. (bijlage I, categorie 3.4),

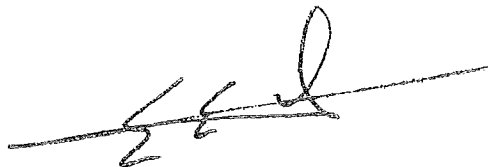
Besluit:

1. de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, in coördinatie met het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o., naar voren gebrachte zienswijze van de adressant onder nummer 13, zoals samengevat en omschreven in de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Beantwoording zienswijzen betrekking hebbend op Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. (hierna: Nota van beantwoording), niet ontvankelijk te verklaren;
2. de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, in coördinatie met het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o., naar voren gebrachte zienswijzen van de navolgende adressanten, zoals samengevat en omschreven in de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van beantwoording, ontvankelijk te verklaren:
 - a. adressanten onder de nummers: 1 t/m 12;
 - b. adressanten onder de nummers: 14 t/m 23;
3. de zienswijzen van adressanten genoemd onder besluitpunt 2, met uitzondering van adressanten onder nummers 3, 4, 6 en 7, zoals samengevat en omschreven in de Nota van beantwoording, ongegrond te verklaren;

4. de zienswijzen van adressanten onder de nummers 3, 4, 6 en 7, genoemd onder besluitpunt 2, zoals samengevat en omschreven in de Nota van beantwoording, gegrond te verklaren, voor zover deze zienswijzen aanleiding hebben gegeven om het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en voor het overige ongegrond te verklaren;
5. het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, bestaande uit de verbeelding, regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.A1003BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dit in ontwerp ter inzage heeft gelegen, vast te stellen overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Wijzigingen Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (hierna: Nota van Wijzigingen), waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootchalige Basiskaart Amsterdam, versie mei 2015;
6. geen exploitatieplan vast te stellen;
7. dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en herstelwet van toepassing is.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 10 februari 2016.*

De voorzitter



mr. E.E. van der Laan

De raadsgriffier



mr. M. Pe



Gemeente Amsterdam

Gemeenteraad

Gemeentebblad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van

10 februari 2016

Jaar 2016
Afdeling 1
Nummer 87
Publicatiedatum 3 februari 2016
Agendapunt 25
Datum besluit B&W 12 januari 2016

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk

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

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, in coördinatie met het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o., naar voren gebrachte zienswijze van de adressant onder nummer 13, zoals samengevat en omschreven in de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Beantwoording zienswijzen betrekking hebbend op Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. (hierna: Nota van beantwoording), niet ontvankelijk te verklaren;
2. de naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, in coördinatie met het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o., naar voren gebrachte zienswijzen van de navolgende adressanten, zoals samengevat en omschreven in de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van beantwoording, ontvankelijk te verklaren:
 - a. adressanten onder de nummers: 1 t/m 12;
 - b. adressanten onder de nummers: 14 t/m 23;
3. de zienswijzen van adressanten genoemd onder besluitpunt 2, met uitzondering van adressanten onder nummers 3, 4, 6 en 7, zoals samengevat en omschreven in de Nota van beantwoording, ongegrond te verklaren;
4. de zienswijzen van adressanten onder de nummers 3, 4, 6 en 7, genoemd onder besluitpunt 2, zoals samengevat en omschreven in de Nota van beantwoording, gegrond te verklaren, voor zover deze zienswijzen aanleiding hebben gegeven om het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en voor het overige ongegrond te verklaren;

5. het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, bestaande uit de verbeelding, regels en vergezeld van een toelichting, met identificatienummer NL.IMRO.0363.A1003BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dit in ontwerp ter inzage heeft gelegen, vast te stellen overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Wijzigingen Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (hierna: Nota van Wijzigingen), waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt is van een ondergrond welke ontleend is aan de Grootchalige Basiskaart Amsterdam, versie mei 2015;
6. geen exploitatieplan vast te stellen;
7. dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en herstelwet van toepassing is.

Wettelijke grondslag

- Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.1, eerste lid.
De Gemeenteraad is bevoegd om een bestemmingsplan vast te stellen.
- Crisis- en herstelwet (Chw), , artikel 1.1, eerste lid, onder a. (bijlage I, categorie 3.4). De Chw zorgt voor kortere procedures waardoor projecten sneller kunnen starten, bijvoorbeeld de termijn waarbinnen een rechter uitspraak moet doen bedraagt 6 maanden na ontvangst van een beroepsschrift.

Bestuurlijke achtergrond

Aanleiding

Onderstaande redenen vormen de aanleiding om voor het gebied Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk welke is aangewezen als grootstedelijk gebied een bestemmingsplan vast te stellen.

- Voor het plangebied moet op grond van de actualiseringsplicht die is neergelegd in de Wro een bestemmingsplan te worden vastgesteld. Op dit moment is er voor het grootste deel van het plangebied geen geldend planologisch regime van kracht.
- Het bestemmingsplan maakt het juridisch planologisch mogelijk dat een deel van de Prins Hendrikkade, tussen Damrak en de Martelaarsgracht, autoluw wordt gemaakt en levert daarmee een bijdrage aan de zogenaamde 'Knip'.
- Daarnaast wordt een deel van het bestaande verkeersareaal van het toekomstige autoluwe deel van de Prins Hendrikkade uitgegraven om het water in de middenkom van het Open Havenfront te vergroten.
- Onder de vergrote middenkom van het Open Havenfront wordt voorzien in de mogelijkheid een ondergrondse fietsparkeergarage voor circa 7.000 fietsparkeerplekken te realiseren.
- Ten slotte wordt een aantal voorzieningen ten behoeve van de recreatieve bedrijfsvaart - rederijen - mogelijk gemaakt.

Doel

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de beoogde ontwikkelingen juridisch planologisch mogelijk te maken en wordt tevens het toetsingskader om omgevingsvergunningen te verlenen.

Wat verandert er ten opzichte van het oude planologisch juridisch kader?

Voor het grootste deel van het plangebied geldt nu geen bestemmingsplan, maar geldt nog de Bouwverordening. De huidige regeling biedt slechts een marginaal toetsingskader voor de gemeente.

Ten opzichte van de oude situatie wordt in het voorliggende bestemmingsplan de feitelijk bestaande en vergunde situatie in het plangebied bevestigd, welke bestaat uit verkeersareaal, water, enkele bestaande gebouwen en bouwwerken. Daarnaast voorziet dit plan in een aantal actuele ontwikkelingen, zoals hierboven al beschreven.

Voor een klein deel (de noordoostelijke hoek van de middenkom Open Havenfront, waar het plangebied aansluit op het stationsplein, geldt momenteel het bestemmingsplan Stationseiland uit 2013. De verandering ten opzichte van dit bestemmingsplan betreft voornamelijk het bieden van de mogelijkheid een ondergrondse verbinding te maken tussen de ondergrondse fietsenstalling en de ondergrondse metro verdeelhal en het CS.

Het bestemmingsplan

Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Centrum en valt uiteen in twee deelgebieden.

Het westelijk plangebied wordt als volgt begrensd:

- noorden: het hart van het Open Havenfront, met uitzondering van de middenkom waar de grens in de noordoosthoek een deel van het stationsplein en de noordelijke grens van het water omvat;
- oosten: Middentoeangsbrug, ook wel brug 306 genoemd;
- zuiden: Prins Hendrikkade;
- westen: Haringpakkersbrug, ook wel brug 58 genoemd.

Het oostelijk plangebied wordt als volgt begrensd:

- noorden: het hart van het Open Havenfront en de Kamperbrug, ook wel brug 285 genoemd;
- oosten: Metrotoegang van de Oostlijn;
- zuiden: Prins Hendrikkade;
- westen: Prins Hendrikkade en het Open Havenfront.

Geldend regime

Voor het grootste deel van het plangebied geldt momenteel de Bouwverordening en voor een klein deel het bestemmingsplan Stationseiland (2013).

Met de beoogde vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan zal voor het betreffende gebied het geldende regime geheel worden vervangen.

Het plangebied wordt doorsneden door het plangebied van bestemmingsplan Noordzuidlijn (1999). Verder sluit het plangebied aan op de grenzen van de bestemmingsplannen Stationseiland (2013) aan de noordzijde, Oosterdok West (2013) aan de noordoostzijde, Postcodegebied 1012 (2015) aan de zuidoost- en zuidzijde en Haarlemmerbuurt/Westelijke eilanden aan de westzijde.

Procedure

- Concept ontwerpbestemmingsplan

Het concept ontwerpbestemmingsplan is in juli 2015 voor advies aan de overlegpartners aangeboden voor overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), waaronder stadsdeel Centrum. Twee instanties hebben inhoudelijk gereageerd: Bureau Monumenten en Archeologie (M&A) en Waternet / AGV. Aan de opmerkingen is tegemoet gekomen, geen van de opmerkingen hadden inhoudelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

- **Coördinatie bestemmingsplan met het ontwerpverkeersbesluit**

De besluitvorming voor het bestemmingsplan wordt gecoördineerd met die van het verkeersbesluit, dat voor de uitvoering van het onderdeel De Knip, die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, noodzakelijk is. De mogelijkheid daartoe is gebaseerd op het raadsbesluit van 24 januari 2007, waarbij de gemeenteraad heeft besloten in te stemmen met de toepassing van gecoördineerde besluitvorming over projecten van gemeentelijk belang bij de uitvoering van grootstedelijke projecten in de ruimtelijke sfeer op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De coördinatieregeling houdt in dat de voorbereiding en bekendmaking van het bestemmingsplan en verkeersbesluit worden gecoördineerd. De ontwerpbesluiten hebben daarom tegelijkertijd ter inzage gelegen. Daarna vindt de vaststelling plaats door het per besluit bevoegde gezag (bestemmingsplan door de gemeenteraad, het verkeersbesluit door het College van B&W). Voor het met het bestemmingsplan te coördineren verkeersbesluit is de (zwaardere) procedure van het bestemmingsplan gevolgd (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht).

Het verkeersbesluit is geagendeerd voor de vergadering van het college op 12 januari 2016. Het besluit wordt u ter kennisname aangeboden.

- **Ontwerpbestemmingsplan**

Op 18 augustus heeft het college besloten het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, in coördinatie met het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o., vrij te geven voor terinzagelegging. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn 38 zienswijzen ingebracht door 24 adressanten. Ten aanzien van de inhoud van deze zienswijzen en de reactie daarop wordt verwezen naar het kopje 'Onderbouwing besluit'.

Aandachtspunten

- **Stedelijke kaders**

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de stedelijke kaders opgesteld en vormt geen strijd met provinciaal dan wel rijksbeleid

Programma

Binnen de bestemming Gemengd is de bestaande bebouwing ter plaatse van de zuidzijde van de westkom van het Open Havenfront van een actuele bestemming voorzien. Het betreft een deel van de parkeergarage P1 Parking en voorzieningen ten behoeve van de daar gevestigde rederijen Tours&Tickets en Lovers. De voorzieningen zijn deels ondergronds en deels bovengronds. De bestemming omvat een bouwvlak waarbinnen de bestaande bebouwing kan worden gehandhaafd en vervangen.

Verkeersareaal

Het bestaande verkeersareaal van de Prins Hendrikkade en een klein deel van het Stationsplein worden als Verkeer – 1 en Verkeer – 2 bestemd. Daarmee wordt binnen het verkeersareaal onderscheid gemaakt in een verkeersbestemming die alle verkeerssoorten mogelijk maakt (Verkeer - 1) en een verkeersbestemming die regulier auto- en vrachtverkeer uitsluit (Verkeer – 2) en daarmee het autoluwe deel van de Prins Hendrikkade vormt; oftewel: De Knip.

Binnen de bestemming Verkeer – 1 zijn halteplaatsen voor touringcars toegestaan. De concrete plaatsbepaling en het aantal zijn geregeld in het verkeersbesluit dat in coördinatie met dit bestemmingsplan door het college is vastgesteld.

Ondergrondse functies

Een deel van dit verkeersareaal wordt straks vervangen door water in verband met het vergroten van de middenkom van het Open Havenfront. Onder het aan het water

grenzende deel van de nieuwe zuidelijke kade van de middenkom wordt binnen de verkeersbestemming door middel van de functieaanduiding 'gemengd' in een ondergrondse ruimte voorzien, waarin verkeersruimte en voorzieningen ter ondersteuning van de rederijen.

Maximaal twee kiosken

Bovengronds zijn door middel van dezelfde functieaanduiding 'gemengd' aan de zuidelijke kade-omranding van de middenkom maximaal twee kiosken ten behoeve van de rederijen mogelijk voor ticketverkoop e.d..

Parkeergarages

In de bestemming Verkeer – 1 is op twee plaatsen via een functieaanduiding pg (parkeergarage) voorzien in de twee bestaande, ondergrondse parkeergarages van het Barbizonhotel en P1. De bestaande situatie wordt bevestigd, ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen vindt geen wijziging plaats.

Water

Deze bestemming omvat de drie waterpartijen van het Open Havenfront en de zich daarin bevindende, vergunde rederijvoorzieningen. De bestemming voorziet in de geplande uitgraving en vergroting van de middenkom Open Havenfront en de daaronder geplande ondergrondse fietsenstalling.

Binnen de bestemming Water worden door middel van diverse functieaanduidingen voor de recreatieve bedrijfsvaart – rederijen -, voorzieningen als aanlegsteigers, ligplaatsen en op- en afstappen mogelijk gemaakt.

In de middenkom verschuiven de bestaande rederijvoorzieningen in zuidelijke richting en kunnen daar terugkeren via de bestemmingen Verkeer – 1, Verkeer – 2 en Water. Vorm en inrichting zijn daarbij wel gewijzigd, in die zin dat een deel van de voorzieningen ondergronds, als ook in de ruimtes van de nieuwe dichte, als pieren uit te voeren aanlegsteigers, is voorzien.

In de oostkom (alleen zuidzijde valt in dit plangebied) wordt de bestaande situatie bestemd. Langs de openbare kade aan de zuidzijde is op- en afstappen voor de recreatieve bedrijfsvaart toegestaan; verder zijn geen voorzieningen opgenomen. In de westkom (alleen zuidzijde valt in dit plangebied) zijn langs de zuidelijke kade door middel van een functieaanduiding 'ligplaatsen' mogelijk gemaakt. Het maximum aantal ligplaatsen is hier bepaald naar het actuele, ruimtelijk gewenste aantal vergunbare ligplaatsen. Op de kade is de ondergrondse parkeergarage P1, met bijbehorende voorzieningen, het Van Gogh Café en de overige bebouwing en voorzieningen ter ondersteuning van de rederijen vastgelegd.

Onderbouwing besluit

Ad 1 t/m 4 – Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en het daarmee gecoördineerde ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. hebben met ingang van 27 augustus 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn hebben 23 adressanten 38 brieven met zienswijzen ingediend tegen beide ontwerpbesluiten ingediend. Buiten de termijn is op 3 november 2015 nog een zienswijze van adressant 24 ontvangen. De te late zienswijze van adressant 24 heeft enkel betrekking op het ontwerp verkeersbesluit en wordt door het college bij de vaststelling van het verkeersbesluit niet ontvankelijk verklaard. Gelet op het voorgaande blijft deze zienswijze in het kader van de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan verder buiten beschouwing.

Vanwege de samenhang tussen het voorliggende bestemmingsplan en het verkeersbesluit zijn alle zienswijzen in één Nota van beantwoording zienswijzen gezamenlijk beantwoord.

Alle zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn tijdig, dat wil zeggen binnen de termijn van terinzagelegging, ingediend.

Eén zienswijze (adressant 13) is gericht tegen het aangepaste Maaiveldontwerp Stationseiland en Prins Hendrikkade. Omdat dit maaiveldontwerp niet open staat voor zienswijzen, kan deze hier niet in beschouwing worden genomen, zodat deze zienswijze niet ontvankelijk wordt verklaard.

Een aantal zienswijzen geeft aanleiding tot het aanbrengen van enkele wijzigingen in het voorliggende bestemmingsplan. Daarnaast zijn er ook ambtshalve wijzigingen in beide besluiten. Omdat deze besluiten aparte bevoegde gezagen hebben (dat wil zeggen het college is bevoegd om het verkeersbesluit vast te stellen en de Gemeenteraad is bevoegd om het bestemmingsplan vast te stellen), is voor elk besluit een aparte Nota van Wijzigingen opgesteld.

Ad 5 – Gewijzigde vaststelling

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen.

In de bestemming Gemengd (ter plaatse van de parkeergarage P1 Parking) wordt een openbare toiletvoorziening toegestaan.

De omschrijving van zakelijke dienstverlening, wordt verduidelijkt door de toevoeging dat ook ticketverkoop voor recreatieve bedrijfsvaart is toegestaan.

Het maximum bvo horeca III ter plaatse van het Van Gogh café is gewijzigd van 90m² naar 310m², zodat het in overeenstemming is met de bestaande situatie.

In de regeling voor de aanlegsteigers wordt de maatvoering aangepast door een uitgebreidere constructie van palen toe te staan. Aanvaarbescherming vereist namelijk meer voorzieningen. Ook is verduidelijkt dat het gebruik van steigers en op- en afstapvoorzieningen bedoeld is voor recreatieve bedrijfsvaart.

In de bestemming Verkeer-2 wordt een liftvoorziening voor mindervaliden mogelijk gemaakt ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' (d.i. globaal langs de zuidelijke kade van middenkom).

Ambtshalve wijzigingen

Er zijn enkele kleine wijzigingen aangebracht, zoals de onderlinge afstand tussen de vier aanlegsteigers en de kade, die verduidelijkt is.

De gebruiksregels voor de bestemming Verkeer-2 zijn aangevuld door laden en lossen alleen toe te staan tijdens venstertijden en taxi's alleen met ontheffing.

Ook is een begripsbepaling voor rijstrook opgenomen en is een afwijkingsmogelijkheid van het aantal rijstroken opgenomen. Een volledig overzicht van de wijzigingen is opgenomen in bijgevoegde Nota van Wijzigingen

Overig

Tevens is de plantoelichting op een aantal punten gewijzigd dan wel aangevuld, dan wel geactualiseerd. Hierbij zijn ook de aanvullende onderzoeksrapporten over o.m. geluid en luchtkwaliteit in de toelichting verwerkt. Daarnaast is de afbeelding routing laden en lossen vervangen. En tot slot is het aantal vermelde halteplaatsen voor

touringcars gewijzigd van 13 naar 12, waarvan 6, in plaats van 7 langs de Prins Hendrikkade oost. Omdat de toelichting van het bestemmingsplan geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit, hebben wijzigingen in de toelichting geen juridische status in formele zin.

Reactieve aanwijzing

Op grond van de Wro dienen de aangewezen inspecteur van het Rijk en Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland bij gewijzigde vaststelling in de gelegenheid te worden gesteld tot het geven van een zogenoemde reactieve aanwijzing indien met de gewijzigde vaststelling nationale dan wel provinciale belangen gemoeid zijn. Met de voorliggende gewijzigde vaststelling zijn geen nationale dan wel provinciale belangen in het geding. Derhalve is er geen noodzaak aanwezig om te wachten met het kennisgeven van de voorliggende vaststelling.

Wettelijke termijn

Op grond van de Wro dient een bestemmingsplan te worden vastgesteld binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging. De termijn van terinzagelegging eindigde op 31 december 2015. Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan wordt niet voldaan aan deze wettelijke termijn. De reden hiervoor is dat een zorgvuldige beantwoording van de zienswijzen meer tijd heeft gevergd en ook aanleiding heeft gegeven voor aanvullend onderzoek. Gelet hierop wordt deze termijnoverschrijding aanvaardbaar geacht. Tegen het vaststellingsbesluit staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State.

Ad 6 – Geen exploitatieplan vaststellen

Aangezien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd door het Amsterdamse erfpachtstelsel, en geen noodzaak wordt gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen kan worden besloten af te zien van een exploitatieplan.

Ad 7 – Crisis- en herstelwet van toepassing

Dit bestemmingsplan voorziet onder meer in de aanleg of wijziging van wegen en valt daarom binnen de in bijlage I van de Crisis- en herstelwet aangewezen categorie van gevallen waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

	Financiële paragraaf		
Grondexploitatie: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Financiële dekking:	
Investering: Ja/Nee		Totale omvang krediet:	€
		Afschrijvingstermijn:	
		Gebruikt rentepercentage:	%
		Looptijd krediet:	
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee			
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?			

	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten						
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

Dit besluit heeft geen financiële consequenties.

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (**geanonimiseerd**);
2. Zienswijzen, inclusief bijlagen (**geanonimiseerd, niet geprint ivm grootte van het bestand**);
3. Verbeelding bestemmingsplan.

Ter inzage gelegd

1. Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, (**niet geanonimiseerd NIET PRINTEN**);
2. Zienswijzen, inclusief bijlagen (**niet geanonimiseerd NIET PRINTEN**);
3. Nota van Wijzigingen;
4. Bestemmingsplan, bestaande uit a) verbeelding, b) regels en c) toelichting;
5. Bijlagen bij regels (2x);
6. Bijlagen bij toelichting (21x);
7. Voorgenomen verkeersbesluit.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

rve ruimte en duurzaamheid, Ronald de Graaf, 020-2530175; 06-10814921;
r.de.graaf@amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Wijzigingen

ten behoeve van vaststelling

**Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen
Droogbak en Oudezijds Kolk**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 10-2-2016, NR. 47/87
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever

Projectbureau De Entree

Opdrachtnemer

Ruimte en Duurzaamheid

Datum

14 december 2015

Het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en het daarmee gecoördineerde ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. hebben met ingang van 27 augustus 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zienswijzen tegen beide ontwerpbesluiten ingekomen. Alle zienswijzen zijn in één Nota van beantwoording zienswijzen gezamenlijk beantwoord.

De zienswijzen leiden voor een deel tot wijziging van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er ook ambtshalve wijzigingen in beide besluiten. Omdat deze besluiten aparte bevoegde gezagen hebben (het verkeersbesluit wordt vastgesteld door het College van B&W, terwijl het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld), wordt voor elk besluit een aparte Nota van Wijzigingen opgesteld.

De onderhavige nota heeft betrekking op het bestemmingsplan.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen.

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen, zijn volgende wijzigingen zijn aangebracht.

Planregels

- a. Artikel 3.1. sub d wordt gewijzigd in: onbebouwd terras ter plaatse van de aanduiding "terras".
- b. Artikel 3.1 wordt gewijzigd als volgt: na sub g wordt ingevoegd: "h. openbare toiletvoorziening;", onder vernummering van de daarop volgende sub leden.
- c. Artikel 3.2 wordt gewijzigd door het volgende sub lid toe te voegen:
"c. in afwijking van het bepaalde onder a en b is een groter maximum bouwhoogte toegestaan, waar dit ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan rechtmatig is gerealiseerd".
- d. Artikel 3.4 sub b wordt gewijzigd als volgt:
"b. voor de in lid 3.1 onder b genoemde functie geldt dat uitsluitend 'zakelijke dienstverlening' is toegestaan, met inbegrip van 'baliefunctie', waaronder begrepen ticketverkoop en dergelijke, ten behoeve van de recreatieve bedrijfsvaart ter plaatse;"
- e. Artikel 3.4. onder c sub 3: het maximum bvo horeca III wordt gewijzigd in 310m2.
- f. Artikel 5.1 wordt gewijzigd door na sub i het volgende sub lid toe te voegen:
"j. maximaal 1 liftvoorziening voor mindervaliden en een medegebruik voor goederen voor de recreatieve bedrijfsvaart, ter plaatse van het aanduidingsvlak met de

functieaanduiding 'gemengd';", waarna vernummering van de navolgende sub leden plaatsvindt.

- g. Artikel 5.2. wordt gewijzigd door na sub c het volgende sub lid toe te voegen:
"d. in afwijking van het gestelde onder a mag binnen het aanduidingsvlak met de aanduiding 'gemengd' maximaal 1 liftvoorziening worden gebouwd, met een maximum bouwhoogte van 4 meter, een maximum breedte van 9 meter en een maximum diepte van 3 meter;", waarna vernummering van de navolgende sub leden plaatsvindt.
- h. Artikel 5.4 wordt gewijzigd door na sub b het volgende sub lid toe te voegen:
c: "in afwijking van het bepaalde onder b is het gebruik als terras – onbebouwd niet toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'gemengd';", waarna vernummering van de navolgende sub leden plaatsvindt.
- i. Artikel 6.1 sub f wordt gewijzigd als volgt:
"f. op- en afstapvoorzieningen voor openbaar gebruik, door uitsluitend de recreatieve bedrijfsvaart, daar waar op de verbeelding de aanduiding 'specifieke vorm van water - op- en afstaplocatie' is opgenomen, als ook daar waar op de verbeelding de aanduidingen 'ligplaats', respectievelijk binnen het vlak met de aanduiding 'specifieke vorm van water' zijn opgenomen;"
- j. Artikel 6.2 wordt gewijzigd door na sub b het volgende sub lid toe te voegen:
"c. voor de op- en afstaplocatie voor recreatieve bedrijfsvaart ter plaatse van Prins Hendrikkade 20a geldt, in afwijking van de standaard maatvoering voor een op- en afstapvoorziening als bedoeld in artikel 1.50 van de planregels, dat deze over de hele kadelengete uit maximaal 25 afmeerpalen, en 10 entreeplanken met een maximale afmeting van: 1.75 m²", mag bestaan;" waarna vernummering van de navolgende sub leden volgt.

Ambtshalve wijzigingen van de planregels:

- k. Artikel 1 wordt gewijzigd door het volgende lid toe te voegen:
"1.59 rijstrook.
rijstrook zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, voor zover daarlangs op basis van deze Wet een zone is gelegen en deze een doorgaande verkeersfunctie vervult", waarna vernummering van de navolgende leden plaatsvindt.
- l. Artikel 4.4. wordt gewijzigd door het volgende nieuwe sub lid a toe te voegen:
"a. rijstroken zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van het maatvoeringsvlak met de aanduiding "maximum aantal rijstroken". waarna vernummering van de navolgende sub leden plaatsvindt.

- m. Het volgende lid 4.5. toe te voegen aan artikel 4:

“4.5 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in 4.4 onder a, onder voorwaarde dat de geluidbelasting van de desbetreffende weg op de gevels van de langs het maatvoeringsvlak geprojecteerde of aanwezige geluidgevoelige gebouwen lager of gelijk is aan de voor deze gebouwen vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zoals bedoeld in de Wet geluidhinder”.

- n. Artikel 5.4 sub a wordt gewijzigd als volgt:

“ in aanvulling op de in lid 5.1 genoemde functies geldt dat tevens auto- en vrachtverkeer, uitsluitend ten behoeve van bevoorrading tijdens de aangegeven venstertijden, taxi's met ontheffing, nood- & hulpdiensten is toegestaan;”

- o. Artikel 6.2 sub b wordt als volgt gewijzigd:

“b. voor de aanlegsteigers ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water', geldt dat maximaal vier aanlegsteigers gebouwd mogen worden, met een maximum lengte per steiger van 20 meter, een maximum breedte per steiger van 5 meter, een minimum onderlinge afstand en afstand tot de zijdelingse kades van 12 meter;”



DEFINITIEF

Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.

Datum:

Nr. :

Het college van burgemeester en wethouders; Gelet op de bepalingen van de Wegenverkeerswet, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990,

Overwegende:

- dat Damrak, Droogbak, Kamperbrug, Martelaarsgracht, Odebrug, Oudezijds Kolk en Prins Hendrikkade gelegen zijn binnen de bebouwde kom van de gemeente Amsterdam en in beheer zijn bij de gemeente Amsterdam;
- dat het bestemmingsplan, Prins Hendrikkade - tussen Droogbak en Oudezijds Kolk - het planologisch mogelijk maakt, de Prins Hendrikkade en een gedeelte van het Stationseiland herin te richten, waaronder het zetten van De Knip, dat een belangrijk onderdeel is van de grote Stadshartlus;
- dat bij besluit van de gemeenteraad van 25 april 1990, nr. 450 het gebied met daarin het Stationseiland en de Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk is aangewezen als grootstedelijk gebied;
- dat besloten is dat de bevoegdheden op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening bij de Centrale Stad blijven, waarbij het project is gelegen in het stadsdeel Centrum;
- dat de Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk integraal deel uit maakt van de herinrichting van het Stationseiland;
- dat voor de integrale herinrichting van het Stationseiland in 2001 een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) is opgesteld en dat dit SPvE in 2005 uitgewerkt is in een Masterplan en in 2010 in het Ontwerpboek Stationseiland/Prins Hendrikkade;
- dat de stedenbouwkundige uitgangspunten van het SPvE nog steeds van kracht zijn en dat daarnaast in de gemeenteraad van Amsterdam op 14 maart 2012 het voorlopig maaiveldontwerp Stationseiland en het ontwerp Rode Loper is vastgesteld;
- dat de ontwikkeling van het Stationseiland het sluitstuk vormt van de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever, waarbij deze wordt getransformeerd tot een reizigerseiland met een eenduidige opzet;
- dat bij de herontwikkeling de forens voorop staat en de hoofddoelen zijn om de bereikbaarheid te verbeteren, in stand te houden en ruimtelijk zeker te stellen en om een leefbare en veilige omgeving te waarborgen waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven;
- dat deze doelen zijn vertaald in het concentreren van het doorgaande autoverkeer op de daarvoor meest geschikte wegen, waarbij het streven is te komen tot een autoluwer centrumgebied;
- dat voor het Hoofdnet Openbaar Vervoer de bereikbaarheid van de stad en de stadsdelen het uitgangspunt is, met behoud van de maximale frequenties en optimale comforteisen;

- dat hiertoe rondom het Stationseiland busstroken worden aangelegd die alleen bereden mogen worden door lijnbussen en derhalve als zodanig dienen te worden aangewezen;
- dat op Prins Hendrikkade - ten westen van de aansluiting met de Kamperbrug - een verplichte rijrichting rechtsaf wordt ingesteld om verkeer in oostelijke richting te verplichten de Prins Hendrikkade te volgen;
- dat de binnenstad een nieuw eenrichtingscircuit krijgt: de 'grote Stadshartlus' en dat daarom op de Prins Hendrikkade tussen het Damrak en Oudezijds Kolk eenrichtingverkeer in oostelijke richting wordt ingesteld;
- dat het autoverkeer in de toekomst de route via De Ruijterkade en Michiel de Ruijtertunnel zal moeten gebruiken;
- dat hiervoor de Westertoegang wordt verdiept waardoor ook het vracht- en busverkeer gebruik kan maken van deze route;
- dat de doorstroming van voetgangers tussen Damrak en het Centraal Station wordt verbeterd, omdat het gedeelte van de Prins Hendrikkade - tussen Damrak en Martelaarsgracht - autoluw wordt;
- dat in de uitwerking veel aandacht is besteed aan de oversteekbaarheid - en voldoende opstelruimte voor de voetganger - en daarom, waar voetgangers doorgaande hoofdroutes voor gemotoriseerd verkeer kruisen, voetgangersoversteekplaatsen worden aangelegd;
- dat er halteplaatsen voor kort touringcar halteren worden verplaatst op Prins Hendrikkade;
- dat op Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade diverse laad- en losvoorzieningen worden aangebracht, om te voorzien in de behoefte tot laden en lossen;
- dat tijdens venstertijden het voetgangersgebied op Prins Hendrikkade voor het Victoriahotel toegankelijk is voor laad- en losverkeer, waarbij op- en afgereden moet worden vanaf kruispunt Martelaarsgracht, langs de touringcarhaltes;
- dat het Damrak bevoorraad dient te worden vanaf de zuidzijde, via het voetgangersgebied, tijdens de venstertijden en dat hierdoor de thans geldende bevoorradingsroute dient te worden aangepast;
- dat het laden en lossen ter hoogte van het Barbizonhotel plaatsvindt op de ventweg voor het Barbizonhotel, waarbij op de ventweg eenrichtingverkeer in oostelijke richting wordt ingesteld;
- dat er overleg is gepleegd met de diverse belanghebbenden, wat heeft geleid tot het huidige ontwerp;
- dat dit ontwerp ook diverse keren is besproken in de Centrale Verkeerscommissie (900^e vergadering augustus 2011);
- dat krachtens artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 deze maatregelen genomen worden:
 - om de veiligheid op de diverse wegen te verzekeren;
 - ter bescherming van de weggebruikers en de passagiers;
 - om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te waarborgen;
 - ter voorkoming of beperking van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade;
- dat in verband met deze vernieuwde inrichting, de huidige inrichting en de bijbehorende verkeersbesluiten komen te vervallen en de nieuwe verkeerssituaties bij dit verkeersbesluit zullen worden aangewezen;
- dat overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gepleegd met de gemandateerde van de politie, regionale eenheid Amsterdam;
- dat op 26 augustus 2015 het Ontwerp verkeersbesluit De Knip Prins Hendrikkade e.o. (kenmerk: 2015-008516D) in de Staatscourant bekend is gemaakt;

- dat belanghebbenden na bekendmaking gedurende 6 weken de gelegenheid hebben gehad zienswijze op dit betreffende Ontwerp verkeersbesluit in te dienen;
- dat de zienswijze die zijn binnengekomen voorzien zijn van een gemeentelijke reactie in de reactienota 'Ontwerp verkeersbesluit De Knip Prins Hendrikkade e.o.' die tegelijkertijd met het voorliggende verkeersbesluit wordt vastgesteld;
- dat op basis van de inhoud van zienswijzen en ambtshalve het verkeersbesluit op een enkele punten is aangepast.

Besluit

1. door het plaatsen van verkeersborden **B1/B6** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als voorrangsweg:

de **Prins Hendrikkade**, tussen de Droogbak en de Odebrug en tevens op alle kruispunten - en oversteken - door middel van borden B6 en haaiantanden de voorrang te duiden;

2. door het plaatsen van verkeersborden **C2/C3** van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 - met daaronder een bord waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd - eenrichtingverkeer in te stellen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- en trekdieren of vee:

de **Prins Hendrikkade**, de ventweg gelegen voor de percelen 51 en 69, gesloten in de richting van perceel 51;

3. door het plaatsen van verkeersborden **D2** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in te stellen het gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft:

- a. de **Prins Hendrikkade**, de verkeersheuvel gelegen in de fietspaden ter hoogte van de kruising met het Damrak;
- b. de **Prins Hendrikkade**, de verkeersheuvel gelegen ter hoogte van de kruising met de Odebrug;
- c. het **Damrak**, de verkeersheuvel gelegen ter hoogte van de kruising met de Prins Hendrikkade;
- d. het **Stationseiland**, de verkeersheuvels gelegen aan de westzijde in de busbaan;
- e. het **Stationseiland**, de verkeersheuvel gelegen aan de noordzijde in het fietspad ter hoogte van de fietsonderdoorgang van het Station;

4. door het plaatsen van verkeersbord **D3** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te geven dat het bord aan beide zijden voorbij mag worden gegaan:

de **Prins Hendrikkade**, de verkeersheuvel gelegen ter hoogte van de kruising met de Martelaarsgracht;

5. door het plaatsen van verkeersborden **D5r/I** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in te stellen het gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven:

- a. het **Damrak**, met de kruising van Prins Hendrikkade (rechtsaf);
- b. de **Prins Hendrikkade**, met de kruising van Odebrug (rechtsaf);
- c. de **Martelaarsgracht**, met de kruising van Prins Hendrikkade, uitgezonderd van 07.00 – 11.00 uur ten behoeve van laden en lossen (linksaf);
- d. de **Prins Hendrikkade** met de kruising met Kamperbrug (rechtsaf) en hiervan door middel van de plaatsing van een onderbord lijnbussen uit te zonderen;
- e. **brug 13 (Westelijke toegangsbrug)** met de kruising met Prins Hendrikkade (rechtsaf) en hiervan door middel van plaatsing van een onderbord fietsers uit te zonderen.

6. door het plaatsen van verkeersbord **C2** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de doorsteek tussen **brug 13 (Westelijke toegangsbrug)** en de Prins Hendrikkade eenrichtingverkeer in te stellen dusdanig dat door gemotoriseerd verkeer vanaf Brug 13 richting Prins Hendrikkade gereden mag worden;
7. door het plaatsen van verkeersbord **D6I** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in te stellen het gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven:
de **Prins Hendrikkade**, met de kruising van de Odebrug (linksaf/rechtdoor);
8. door het plaatsen van verkeersborden **E7** van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan te wijzen als gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen:
 - a. de **Prins Hendrikkade**:
 1. voor de percelen 12 t/m 18 (drie plaatsen)
 2. voor de percelen 55-56;
 3. voor de percelen 61-64;
 - b. het **Stationsplein**, voor perceel 49;
 - c. de **Martelaarsgracht**:
 1. voor de percelen 16-20, geldende van 07.00- 11.00 uur;
 2. voor perceel 5;
 - d. de **Prins Hendrikkade: speciaal voor bussen**:
 1. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen aan de zijde van het Open Havenfront tegenover de percelen 10-23;
 2. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen voor de ventweg tussen de percelen 51 en 69;
 3. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen voor de percelen 77-85.
9. door het plaatsen van verkeersborden **F13** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen:
 - a. het **Stationsplein**, het speciaal daartoe aangelegde weggedeelte gelegen tussen de spooronderdoorgang en Brug 285 (de Kamperbrug)
 - b. de **Prins Hendrikkade**, het speciaal daartoe aangelegde weggedeelte gelegen aan de noordzijde, tussen de Odebrug en de Kamperbrug;
10. door het plaatsen van verkeersborden **F15** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van trams:
het **Stationsplein**, de speciaal daartoe aangelegde tramsporen;
11. door het plaatsen van bord C1 van Bijlage van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met daaronder een bord waaruit blijkt dat trams zijn uitgezonderd, een geslotenverklaring in te stellen tussen de rijbaan Prins Hendrikkade en Westelijke toegangsbrug/ Melkmarksbrug;
12. door het plaatsen van verkeersborden **G7 met daarboven zone** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als voetgangersgebied:
 - a. de **Prins Hendrikkade**, het gebied gelegen tussen de Martelaarsgracht en het Damrak (tot aan Prins Hendrikkade 47) een voetgangerszone in te stellen en tevens blijkens een onderbord laden en lossen toe te staan, komende vanaf de Martelaarsgracht tot aan Prins Hendrikkade 47, van 07.00 – 11.00 uur;
 - b. de **Prins Hendrikkade**, het gebied gelegen tussen Prins Hendrikkade 47 en het Damrak;
13. door het plaatsen van verkeersborden **G7** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens

1990 aan te wijzen als voetpad:

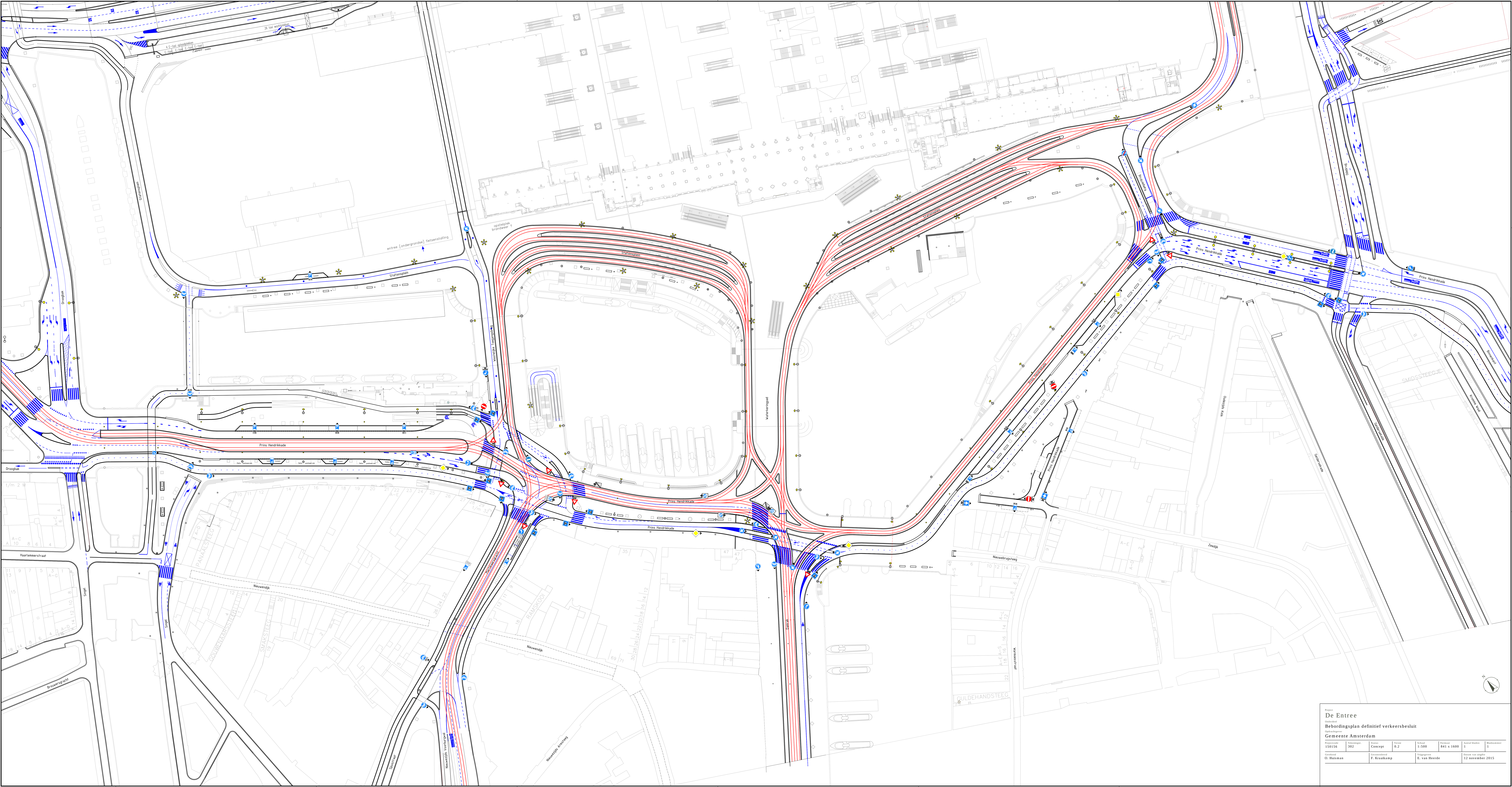
het **Damrak**, laden en lossen toe te staan vanaf de Dam van 07.00 – 11.00 uur;

14. door het plaatsen van verkeersborden **G11** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als verplicht fietspad:
 - a. **Brug 13**, gelegen over het Open Havenfront, aan de westzijde, in beide richtingen;
 - b. **Brug 258**, gelegen over het Open Havenfront, aan de westzijde, in beide richtingen;
 - c. de **Prins Hendrikkade**, het fietspad gelegen aan de zuidzijde, tussen de Droogbak en de Odebrug, in beide richtingen;
 - d. de **Prins Hendrikkade**, het fietspad gelegen aan de noordzijde, tussen Brug 387 en Brug 13, in beide richtingen;:
 - e. de **Prins Hendrikkade**, het fietspad dat de verbinding vormt tussen het fietspad van de Martelaarsgracht en het fietspad van Brug 13, in beide richtingen;
 - f. **Brug 13**, het fietspad dat de verbinding vormt tussen het Stationsplein noordzijde en de Prins Hendrikkade noordzijde, in beide richtingen;
 - g. de **Martelaarsgracht**, ter weerszijden van de hoofdrijbaan;
15. door het plaatsen van verkeersbord **G12** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 het verplichte fietspad op **brug 258 (Kamperbrug)**, op het punt waar deze overgaat in het **Stationsplein**, te beëindigen in noordelijke richting;
16. door het aanbrengen van een door doorgetrokken of onderbroken streep gemarkeerd gedeelte van de rijbaan, waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht als genoemd in artikel **1 onder n** van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990:
het **Stationseiland**, het speciaal daartoe aangebrachte weggedeelte aan de noordzijde gelegen tussen Brug 13 en de spooronderdoorgang;
17. een voetgangersoversteekplaats aan te leggen zoals bedoeld in artikel **49, lid 2** van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990:
 - a. rondom de kruising **Martelaarsgracht/Prins Hendrikkade/Brug 13**;
 - b. de **Martelaarsgracht**, ter hoogte van de kruising met de Nieuwendijk;
 - c. rondom de kruising **Prins Hendrikkade/Damrak**;
 - d. de **Prins Hendrikkade**, ter hoogte van de kruising met Brug 256;
 - e. de **Prins Hendrikkade**, ter hoogte van de kruising met de Odebrug;
18. bijbehorende bebordingstekening d.d. 12-11-2015;

College van burgemeester en wethouders, namens deze,

A.H.P. Gils,
Secretaris

E.E. van der Laan,
Burgemeester



Directie directie sb

Dienst rve ruimte en
duurzaamheid**Voordracht voor de collegevergadering van 12 januari 2016**

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Agendapunt

0

Tekst van openbare besluiten

Onderwerp

wordt gepubliceerd

Vaststellen van het verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade en omgeving

Tekst van openbare besluiten

Het college van burgemeester en wethouders besluit

wordt gepubliceerd

a. Het verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerp verkeersbesluit zoals dit in ontwerp ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van Wijzigingen Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. en de Nota van Beantwoording zienswijzen betrekking hebbend op het Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.; b. De naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. op 3 november 2015 ingediende zienswijze van Wieringa Advocaten, namens Touristbus Amsterdam B.V. e.a., niet ontvankelijk te verklaren en de overige, tijdig ingediende, zienswijzen ongegrond te verklaren overeenkomstig bijgevoegde Nota beantwoording zienswijzen betrekking hebbend op het Bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o..

Kernboodschap

Het Stationseiland en Amsterdam Centraal ondergaan momenteel een ingrijpende metamorfose. Project De Entree vernieuwt de centrumzijde over de gehele breedte van het Stationseiland. De Prins Hendrikkade wordt aangepakt tussen de Schreierstoren en de Martelaarsgracht. De Westertoegang, de weg die onder de treinsporen loopt aan de westkant van het Stationseiland, is ook onderdeel van het project. Het project sluit aan op project Rode Loper en samen vormen zij de entree van Amsterdam. In het voorliggende besluit wordt de gemeenteraad gevraagd het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk vast te stellen.

Bestuurlijke achtergrond

Bestemmingsplan Stationseiland – Op 19 december 2013 is het bestemmingsplan Stationseiland door de gemeenteraad vastgesteld. Op 1 juli 2015 is de gemeenteraad akkoord gegaan met een wijziging van de planregels.

Vrijgave voor terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerp verkeersbesluit – Op 18 augustus 2015 heeft het college het ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en van het ontwerp verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. vrijgegeven voor terinzagelegging.

Besluitvorming uitvoerings- en kredietbesluit – Op 15 december heeft het college ingestemd met het uitvoerings- en kredietbesluit. Bij dit besluit wordt het geactualiseerde maaiveldontwerp ter vaststelling aangeboden en een totaaloverzicht van het project gegeven. Er wordt daarnaast ingegaan op de investeringskosten en dekking en de aanbesteding- en contractstrategie. Geplande raadsbehandeling op 20 januari 2016.

Bestuurlijke prioriteit

Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Onderbouwing besluit**Ad a. Verkeersbesluit**

Het Stationseiland en Amsterdam Centraal ondergaan momenteel een ingrijpende metamorfose. Deze waarborgt dat het gebied ook in de toekomst een hoogwaardige entree van de stad is, waar bijna alle vormen van (openbaar) vervoer te vinden zijn; trein, tram, bus, metro, auto, taxi, fiets en pontveer. De ontwikkeling van het Stationseiland vormt het sluitstuk van de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever en zorgt ervoor dat de verbinding tussen de stad en het water wordt hersteld, conform het Masterplan Stationseiland uit 2005. Project De Entree vernieuwt de centrumzijde over de gehele breedte van het Stationseiland. De Prins Hendrikkade wordt aangepakt tussen de Schreierstoren en de Martelaarsgracht. De Westertoegang, de weg die onder de treinsporen loopt aan de westkant van het Stationseiland, is ook onderdeel van het project. Project De Entree sluit aan op project Rode Loper en samen vormen zij dé entree van Amsterdam.

Ter inzagelegging

Op 18 augustus heeft het college ingestemd met het vrijgeven voor de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk en het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade en omgeving met ingang van 27 augustus voor de duur van zes weken, met de mogelijkheid voor een ieder om gedurende deze termijn zienswijzen in te dienen. Deze termijn liep t/m 7 oktober 2015.

NB Het vaststellen van het verkeersbesluit is een bevoegdheid van het college, het vaststellen van het bestemmingsplan is een bevoegdheid van de raad.

Zienswijzen Bestemmingsplan en verkeersbesluit

Er zijn met betrekking tot bovengenoemde besluiten van 23 adressanten 38 brieven met zienswijzen ontvangen. Op één na richten alle adressanten zich tegen beide ontwerpbesluiten. Een aantal doet dat met afzonderlijke brieven tegen beide ontwerpbesluiten. Daarop wordt per brief een samenvatting en een reactie gegeven. Anderen doen dat in één brief, en wordt waar van toepassing per onderdeel een reactie gegeven. Een deel van de brieven bevat overwegend gelijklopende bezwaren.

Nota van Beantwoording

Vanwege de inhoudelijke samenhang tussen bestemmingsplan en verkeersbesluit, is gekozen voor één integrale Nota van Beantwoording (NvB). In deze Nota van Beantwoording worden zienswijzen, die tijdig zijn ingediend, na een korte samenvatting, inhoudelijk beantwoord. Daar waar zienswijzen gegrond zijn en tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpverkeersbesluit (en daarmee tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en het verkeersbesluit) leiden, wordt dat in deze beantwoording vermeld. De Nota van Beantwoording, met de daarbij gevoegde bijlagen, maakt integraal onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over de vaststelling van het bestemmingsplan, als ook van het door het college te nemen verkeersbesluit.

Coördinatie bestemmingsplan en verkeersbesluit

Het verkeersbesluit, waarmee o.a. de 'knip' in de Prins Hendrikkade mogelijk wordt gemaakt, wordt gecoördineerd met het bestemmingsplan. De coördinatie houdt in dat het bestemmingsplan en het verkeersbesluit tegelijkertijd dezelfde procedurestappen doorlopen om tot vaststelling te komen door het per besluit bevoegde gezag, het bestemmingsplan door de gemeenteraad en het verkeersbesluit door het college. De coördinatie biedt diverse voordelen: helderheid en gemak voor belanghebbenden, omdat de inhoud van de besluiten (zoals het instellen van de 'knip') in dezelfde procedure ter

discussie kan komen in plaats van in meerdere, na elkaar geschakelde, procedures. De inspraak en het hoger beroep van beide besluiten worden tegelijkertijd behandeld en de termijn waarbinnen de Raad van State uitspraak doet wordt verkort. Omdat het bevoegd gezag voor de besluiten verschilt, vindt de besluitvorming op verschillende momenten plaats. Het verkeersbesluit wordt december genomen door het college. Het bestemmingsplan wordt begin 2016 vastgesteld door de gemeenteraad.

Gewijzigd verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o.

In het verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. worden de volgende ingrepen mogelijk gemaakt met betrekking tot het verkeersareaal (niet in het water):

- Instellen van de 'knip'
- Aanwijzen van voetgangersgebied en venstertijden
- Aanwijzen van laad- en losplekken (waaronder touringcars)
- Aanwijzen van rijrichtingen autoverkeer
- Aanwijzen van fietspaden en fietsstroken

Met het vaststellen van dit verkeersbesluit komen de oude verkeersbesluiten te vervallen, waaronder de hoogtebeperking van de Westertoegang.

Verminderen van 13 naar 12 touringcarhaltes op de Prins Hendrikkade

Het bestemmingsplan voorziet in algemene zin al in de mogelijkheid van touringcarhalteren, voor zover de ruimte voor halteplekken wordt geïntegreerd in het bestaande verkeersareaal van de Prins Hendrikkade. Het bestaande verkeersareaal heeft in het bestemmingsplan de bestemming Verkeer – 1 gekregen, waarbinnen onder meer 'wegen' met de daarbij behorende functies zijn toegestaan en waar o.a. langs die wegen parkeerplaatsen mogelijk zijn. Nadere invulling en concrete aanwijzing van de halteplekken vindt plaats door middel van verkeersbesluiten. In dit verkeersbesluit wordt door middel van bebording het concrete wegdeel aangegeven waar touringcars feitelijk mogen halteren.

Als gevolg van de zienswijzen van bewoners en de al langer bestaande klachten over overlast is het verkeersbesluit aangepast. Aan de Prins Hendrikkade Oost worden, zoals oorspronkelijk gepland zes, in plaats van de bij de ter inzage legging van het verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die in West niet mogelijk is, wordt niet gecompenseerd in Oost. Daarnaast is de gemeente met de touringcarbranche in gesprek. Het verplaatsen of het wijzigen van touringcarlocaties in het gebied rondom Amsterdam Centraal vindt plaats conform de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en vormt een onderdeel van een geleidelijk transitieplan dat gemeente samen met de touringcarsector opstelt. Eventuele verdere afname kan pas aan de orde zijn bij het beschikbaar komen en in gebruik zijn van voldoende alternatieven in de nabijheid van Amsterdam Centraal. Daarnaast wordt vervroegd, in 2016 het touringcarbeleid (tot 2020) geëvalueerd.

Overige wijzigingen:

Het verkeersbesluit is in opdracht van het Projectbureau De Entree opgesteld. Op het verkeersbesluit hebben nog enkele technische aanscherpingen en aanpassingen plaatsgevonden, zoals bijvoorbeeld het toevoegen van een onderbord als uitzondering op verplichte rijrichting en het verduidelijken van een voorrangsweg. Daarnaast is vanwege de helderheid voor gekozen om de twee bebordingsplannen Bebordingsplan De knip Prins Hendrikkade e.o. west en oost die ter inzage hebben gelegen, samen te voegen tot één Bebordingsplan De knip Prins Hendrikkade e.o.. De wijzigingen worden in een bijlage weergegeven.

Ad b. Niet ontvankelijke zienswijze

Op 3 november 2015 hebben wij van Wieringa Advocaten, namens Touristbus Amsterdam B.V. e.a. een zienswijze over het ontwerpverkeersbesluit ontvangen. Dit is ruim buiten de termijn. Adressant is op 10 november 2015 door de gemeente in de gelegenheid gesteld om

aan te geven of er bijzondere omstandigheden zijn waardoor deze termijnoverschrijding verschoonbaar zou kunnen worden geacht. Hierop heeft adressant niet gereageerd. Deze zienswijze moet niet ontvankelijk worden verklaard.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting:

Conclusie:

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De publicatie van het verkeersbesluit wacht op de vaststelling van het bestemmingsplan. Zo kunnen belanghebbenden, indien dit aan de orde is, ook weer op één moment in beroep gegaan tegen beide besluiten. Belanghebbenden ontvangen een brief waarin de procedure wordt uitgelegd. De besluitvorming wordt tevens gecommuniceerd in de nieuwsbrief Stationseiland en de digitale middelen van de gemeente Amsterdam.

Stukken

Registratienr.	Naam
AD2015-078256	College van B&W Voordracht(pdf)
AD2015-078080	4. Voordracht college vaststellen bp PH Kade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk.docx(msw12)
AD2015-078081	1. Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o..pdf(pdf)
AD2015-078082	3. NvB bp PHKade_ Geanonimiseerd.pdf(pdf)
AD2015-078083	5. NvWijzigingen vaststelling BP PHkade.pdf(pdf)
AD2015-078084	2. NvW vaststelling verkeersbesluit.docx(msw12)
AD2015-078257	College van B&W Advies(pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ineke Tonningen-rve red, , ineke.tonningen@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders



**Gemeente
Amsterdam**

Nota van Wijzigingen

ten behoeve van vaststelling

**Verkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade en
omgeving**

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer

Datum

Projectbureau De Entree

Ruimte en Duurzaamheid

december 2015

Het ontwerpverkeersbesluit De knip Prins Hendrikkade e.o. en het daarmee gecoördineerde ontwerpbestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk hebben met ingang van 27 augustus 2015 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zienswijzen tegen beide ontwerpbesluiten ingekomen. Alle zienswijzen zijn in één Nota van beantwoording zienswijzen gezamenlijk beantwoord.

De zienswijzen leiden voor een deel tot wijziging van het bestemmingsplan. Daarnaast zijn er ambtshalve wijzigingen in beide besluiten. Omdat deze besluiten aparte bevoegde gezagen hebben (het verkeersbesluit wordt vastgesteld door het College van B&W, terwijl het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld), wordt voor elk besluit een aparte Nota van Wijzigingen opgesteld. De onderhavige nota heeft betrekking op het verkeersbesluit.

Ambtshalve wijzigingen

- **Ad 1.** door het plaatsen van verkeersborden **B1/B6** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als voorrangsweg: **de Prins Hendrikkade**, tussen de Droogbak en de Odebrug en tevens op alle kruispunten - en oversteken - door middel van borden B6 en haaiantanden de voorrang te duiden;

*Ter verduidelijking is ook B6 opgenomen, zodat het verlenen van voorrang is geregeld.
Verkeerssituatie verandert niet t.o.v. ontwerpbesluit.*

- **Ad 2.** door het plaatsen van verkeersborden **C2/C3** van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 - met daaronder een bord waaruit blijkt dat fietsers zijn uitgezonderd - eenrichtingverkeer in te stellen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- en trekdieren of vee: de **Prins Hendrikkade**, de ventweg gelegen voor de percelen 51 en 69, gesloten in de richting van perceel 51;

Aanpassing: de uitzondering voor fietsers is toegevoegd in zowel bebordingsplan als besluittekst.

- **Ad 5.** door het plaatsen van verkeersborden **D5r/I** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in te stellen het gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven:
 - d. de **Prins Hendrikkade** met de kruising met Kamperbrug (rechtsaf) en hiervan door middel van de plaatsing van een onderbord lijnbussen uit te zonderen;

Aanpassing: de uitzondering voor lijnbussen is toegevoegd in zowel bebordingsplan als besluittekst.

- **Ad 6.** door het plaatsen van verkeersbord **C2** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 op de doorsteek tussen **brug 13 (Westelijke toegangsbrug)** en de Prins Hendrikkade eenrichtingverkeer in te stellen dusdanig dat door gemotoriseerd verkeer vanaf Brug 13 richting Prins Hendrikkade gereden mag worden;

Aanpassing: Eenrichtingverkeer voor gemotoriseerd verkeer op brug 13 stond niet aangegeven. Bebording ontbrak in zowel bebordingsplan als verkeersbesluit. Beiden zijn gewijzigd op dit punt.

- **Ad 7.** door het plaatsen van verkeersbord **D6I** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in te stellen het gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven: de **Prins Hendrikkade**, met de kruising van de Odebrug (linksaf/rechtdoor);

Ter verduidelijking is gekozen voor andere bebording. Rechtsaf slaan van Prins Hendrikkade naar de Gelderse Kade blijft verboden. De verkeerssituatie verandert niet t.o.v. ontwerpbesluit.

- **Ad 8.** door het plaatsen van verkeersborden **E7** van Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan te wijzen als gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen:
 - d. de **Prins Hendrikkade: speciaal voor bussen**;
 - 1. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen aan de zijde van het Open Havenfront tegenover de percelen 10-23;
 - 2. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen voor de ventweg tussen de percelen 51 en 69;
 - 3. de speciaal daartoe aangelegde havens gelegen voor de percelen 77-85.

N.a.v. zienswijzen is besloten één laad- en loshaven voor touringcars te verwijderen t.o.v. ontwerpbesluit.

- **Ad 9.** door het plaatsen van verkeersborden **F13** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen:
 - a. het **Stationsplein**, het speciaal daartoe aangelegde weggedeelte gelegen tussen de spooronderdoorgang en Brug 285 (de Kamperbrug)
 - b. de **Prins Hendrikkade**, het speciaal daartoe aangelegde weggedeelte gelegen aan de noordzijde, tussen de Odebrug en de Kamperbrug;

Ter verduidelijking is bebording t.b.v. lijnbussen weggehaald nabij Schreierstoren. De verkeerssituatie verandert niet t.o.v. ontwerpbesluit, omdat markering op weggedeelte dit nog steeds aanwijst als busstrook.

- **Ad 12.** door het plaatsen van verkeersborden **G7 met daarboven zone** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aan te wijzen als voetgangersgebied:
 - a. de **Prins Hendrikkade**, het gebied gelegen tussen de Martelaarsgracht en het Damrak (tot aan Prins Hendrikkade 47) een voetgangerszone in te stellen en tevens blijkens een onderbord laden en lossen toe te staan, komende vanaf de Martelaarsgracht tot aan Prins Hendrikkade 47, van 07.00 – 11.00 uur;
 - b. de **Prins Hendrikkade**, het gebied gelegen tussen Prins Hendrikkade 47 en het Damrak;

N.a.v. een zienswijze is ter verduidelijking in het verkeersbesluit het verschil geduid in het gebied binnen de voetgangerszone waar wel en waar geen laad- en losverkeer in venstertijden is toegestaan. Verkeerssituatie wijzigt niet t.o.v. ontwerpbesluit.

- **Ad 15.** door het plaatsen van verkeersbord **G12** van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 het verplichte fietspad op **brug 258 (Kamperbrug)**, op het punt waar deze overgaat in het **Stationsplein**, te beëindigen in noordelijke richting;

Aanpassing: regel met betrekking tot het eindigen van het fietspad richting de zuidoost stalling is toegevoegd aan besluittekst. Bebodingsplan blijft onveranderd op dit punt. Verkeerssituatie wijzigt niet t.o.v. ontwerpbesluit.

- **Ad 16.** door het aanbrengen van een door doorgetrokken of onderbroken streep gemarkeerd gedeelte van de rijbaan, waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht als genoemd in artikel **1 onder n** van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990: het **Stationseiland**, het speciaal daartoe aangebrachte weggedeelte aan de noordzijde gelegen tussen Brug 13 en de spooronderdoorgang;

Aanpassing: de spooronderdoorgang (LVP) wordt buiten besluit gehouden. Voor dit punt is onlangs een apart verkeersbesluit genomen.