

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN NOORD-ZUIDLIJN

1. Inleiding
 - 1.1 Algemeen
 - 1.2 Aanleiding voor de herziening
 - 1.3 Het project Noord-Zuidlijn
 - 1.4 Het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn
2. De herziening
 - 2.1 Algemeen
 - 2.2 Sixhaven
 - 2.2.1 Uitspraak Raad van State
 - 2.2.2 Herziening bestemmingsplanregeling
 - 2.3 Diepteligging
 - 2.3.1 Uitspraak Raad van State
 - 2.3.2 Herziening bestemmingsplanregeling
 - 2.3.3 Technische uitvoerbaarheid
 - 2.4 Nadeelcompensatieregeling
 - 2.4.1 Uitspraak Raad van State
 - 2.4.2 Herziening nadeelcompensatieregeling
 - 2.5 Ruyterkade
3. Overleg ex artikel 10 Bro
4. Inspraak

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Zoals ook de voorschriften van deze herziening moeten worden gelezen in samenhang met de voorschriften van het oorspronkelijke bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, zo moet deze toelichting worden gezien als een aanvulling op de toelichting bij het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. In de toelichting bij het oorspronkelijke bestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op de achtergronden van de Noord-Zuidlijn. Ondermeer de vervoerswaarde, de tracékeuze en de civieltechnische aspecten zijn daarbij belicht. In deze herziening is de toelichting, afgezien van een korte uiteenzetting van de context, beperkt tot hetgeen in verband met de te 'repareren' onderdelen van belang is.

1.2 Aanleiding voor deze herziening

Bij besluit van 2 september 1998 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 20 april 1999 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedgekeurd. Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. (Hierna te noemen 'de Raad van State'). Bij uitspraak van 20 februari 2001 heeft de Raad van State deze beroepen gedeeltelijk gegrond verklaard. Als gevolg hiervan is aan enkele onderdelen van het bestemmingsplan alsnog goedkeuring onthouden. Het betrof hier de regeling voor de woonboten in de Sixhaven, de regeling met betrekking tot de diepteligging van het railtracé en de nadeelcompensatieregeling (in dit geding gezien in verband met de bestemmingsregeling ter plaatse van de Ferdinand Bolstraat). Voor het overige is het bestemmingsplan onherroepelijk.

Deze herziening voorziet in een regeling die in de plaats komt van de niet-goedgekeurde onderdelen van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. Ter plaatse van de Sixhaven is bovendien het plangebied verbreed en voorzien in de mogelijkheid om bovengrondse bebouwing ten behoeve van een waterkering en nooduitgangen op te nemen. Tot slot is achter het Centraal Station, grenzend aan de Ruyterkade, de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven water' omgezet in 'Ondergrondse stationsgebouwen waarboven openbare ruimte'. In paragraaf 2 van deze toelichting wordt per onderdeel nader ingegaan op de achtergronden van de herziening.

1.3 Het project Noord-Zuidlijn

De Noord-Zuidlijn is een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen het Buikslotermeerplein in Noord, de binnenstad en Zuid WTC. De Noord-Zuidlijn zal een belangrijke bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van gezichtsbepalende gebieden in de regio Amsterdam. Het is de weerslag van en tegelijkertijd een randvoorwaarde voor het beleid inzake Schiphol, de stedelijke knooppunten, de ontwikkeling van de IJ-oeveren en de Zuidas.

Naast deze ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen vormt ook het mobiliteitsbeleid een sterk argument voor de Noord-Zuidlijn. Het locatiebeleid, het parkeertarievenbeleid, de uitwerking van de autoluwe binnenstad, het betreft voor genoemde gebieden in uitwerking zijnde maatregelen die niet zonder verbetering van het openbaar vervoer kunnen. De Noord-Zuidlijn verbindt belangrijke openbaarvervoersknooppunten en zorgt voor nieuwe kansen voor de tussenliggende gebieden en vergroot het draagvlak van die gebieden door zijn regionale invloedssfeer. Het is een ingrijpend en kostbaar project, dat in de eerste fase van uitvoering zal gaan lopen van Amsterdam Noord naar Amsterdam Zuid/WTC en later zal worden doorgetrokken naar Hoofddorp en Schiphol en in noordelijke richting naar Purmerend en Zaanstad.

Aanwijzing grootstedelijk project

Uitvoering van het Noord-Zuidlijnproject is niet alleen technisch, maar ook bestuurlijk een complexe zaak. Om slagvaardig te kunnen optreden is het gewenst, dat er één bevoegd bestuur is dat de juridisch-planologische kaders en vergunningverlening verzorgt. In dat verband heeft de gemeenteraad op 31 mei 1995 besloten akkoord te gaan met de aanwijzing van de Noord-Zuidlijn als grootstedelijk project. Sindsdien hebben nog een vijftal gebiedsaanpassingen plaatsgevonden.

1.4 Het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn

Uitgangspunt bij het opstellen van dit bestemmingsplan was dat de Noord-Zuidlijn wordt ingepast in het juridisch-planologisch kader van Amsterdam. Met dit bestemmingsplan wordt niet meer beoogd dan deze inpassing. Hetgeen de bestaande regelingen bepalen ten aanzien van het gebied waar het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn betrekking op heeft, is in grote lijnen dan ook overgenomen in het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, aangevuld met de mogelijkheid om bovengronds, dan wel ondergronds railtracé aan te leggen, en alles wat daar verder aan verbonden is, zoals stations, in- en uitgangen en luchtschachten.

Omdat het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn voor een deel is gelegen in de als beschermd stadsgezicht aangewezen binnenstad heeft het bestemmingsplan tevens een in dat opzicht beschermende functie. De Rijksdienst Monumentenzorg heeft bij brief van 25 januari 2000 het bestemmingsplan 'voldoende beschermend' in de zin van artikel 36 lid 1 van de Monumentenwet verklaard.

Vanwege de hanteerbaarheid bestaat de plankaart van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn uit zestien delen. Op elke deelkaart is een totaaloverzicht van het gehele tracé van de Noord-Zuidlijn opgenomen waarop het tracédeel van de betreffende deelkaart staat aangegeven. Middels een stippellijn aan de rand van de kaart is de overlap met de aangrenzende kaarten aangegeven.

Op dezelfde bladen is onder de kaart het lengteprofiel aangegeven. Hierbij is de diepteligging (voor het bovengrondse deel kan beter gesproken worden van hoogteligging) van de bovenkant van het spoor (de spoorstaaf) aangegeven.

Het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn is vastgesteld bij gemeenteraadbesluit van 2 september 1998 (Gemeentebblad 1998, 437). Dit besluit is goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 20 april 1999, nr. 98915490. De uitspraak van de Raad van State (EO1.99.0226/1) dateert van 20 februari 2001. Bij besluit van 27 maart 2001, nr. 2001-6662 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, volgend op de uitspraak van de Raad van State, alsnog goedkeuring onthouden aan delen van het bestemmingsplan.

2. De herziening

2.1 Algemeen

Zoals hiervoor reeds aangegeven heeft deze herziening betrekking op de woonboten in de Sixhaven, de regeling ten aanzien van de diepteligging, de schaderegeling (in relatie tot de Ferdinand Bolstraat), een verbreding van het plangebied ter plaatse van de Sixhaven en de toevoeging van een bovengrondse bebouwingsmogelijkheid ten behoeve van een nooduitgang en een waterkering ter plaatse van de Sixhaven.

Voorzover de bestemmingsplanregeling betrekking heeft op de binnenstad is het algemeen uitgangspunt bij de herziening hiervan dat de planologische regeling voor de binnenstad een beschermende werking heeft ten aanzien van het beschermd stadsgezicht. Het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn is door de Rijksdienst Monumentenzorg als zodanig gekwalificeerd. Aangezien ook de bestemmingsplanherziening geen aantasting van het beschermd stadsgezicht toestaat mag worden verwacht dat ook deze herziening deze kwalificatie krijgt.

2.2 Sixhaven

2.2.1 Uitspraak Raad van State

De Raad van State wijst op drie aspecten met betrekking tot de woonboten in de Sixhaven, op grond waarvan het goedkeuringsbesluit met betrekking tot het betreffende deel van het bestemmingsplan wordt vernietigd. In de eerste plaats stelt de Raad van State dat door de wijze waarop de ligplaatsen in het bestemmingsplan zijn geregeld geen prioriteit aan deze functie wordt gegeven ten opzicht van de andere toegestane functies. "Nu niet ondenkbeeldig is dat de in deze regeling aan de gronden toegekende functies onderling kunnen conflicteren, volgt uit het plan niet dat appellanten na de aanleg van de metrolijn daadwerkelijk de bestaande ligplaats wederom kunnen innemen", aldus de Raad van State in haar uitspraak. De Raad van State acht dit in strijd met de rechtszekerheid.

Voorts constateert de Raad van State dat de bouwwerken op het land, behorende bij de woonboten, niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. In dat verband is het van belang dat het uitgangspunt bij het opstellen van de Noord-Zuidlijn altijd is geweest dat de oude situatie ter plaatse, na realisatie van de metroverbinding hersteld zal worden. De Raad van State geeft hierbij aan dat vooraf duidelijk had moeten zijn in hoeverre de betreffende bebouwing legaal was, om op basis daarvan te kunnen beoordelen in hoeverre de bebouwing in het plan had moeten worden opgenomen.

Ten aanzien van de situatie met betrekking tot de woonboten tijdens de aanleg van de Noord-Zuidlijn, merkt de Raad van State op dat niet is gebleken dat enig inzicht bestaat in de situatie van appellanten gedurende deze periode. Voorts merkt de Raad van State op dat niet duidelijk is op welke wijze is voorzien in een vergoeding van de schade die appellanten zullen lijden in verband met de tijdelijke verplaatsing van de woonboten.

Als gevolg van bovenstaande feiten vernietigt de Raad van State het goedkeuringsbesluit met betrekking tot artikel 5 van de voorschriften (bestemmingsregeling 'Ondergronds railtracé waarboven water' (Vr2 + Vw)) en onthoudt in een besluit ter vervanging van het goedkeuringsbesluit goedkeuring aan dit artikel 5. Overigens heeft de Provincie Noord-Holland inmiddels, in plaats van het vernietigde goedkeuringsbesluit dat betrekking had op de plankaart ter plaatse van de Sixhaven, alsnog goedkeuring onthouden aan het betreffende deel van de plan plankaart.

2.2.2 Herziening bestemmingsplanregeling

ligplaatsen

In deze herziening is met betrekking tot de ligplaats voor woonboten een aparte bestemming (artikel 5A, ondergronds railtracé waarboven ligplaats voor woonboten (Vr2 + L)) opgenomen. Hierbij is de mogelijkheid aangegeven dat ander gebruik van de locatie dan als ligplaats (namelijk als water) slechts is toegestaan voorzover het primaire gebruik als ligplaats niet aan de orde is. Met het gebruik als water wordt bedoeld het gebruik zoals dat ter plaatse (het IJ) gangbaar is. Dat wil zeggen bijvoorbeeld als vaarwater of waterloop.

Met de woorden 'primaire gebruik als ligplaats voor woonboten' wordt, indachtig de uitspraak van de Raad van State, aangegeven dat het gebruik als ligplaats in voorkomende gevallen voorrang heeft boven het andere gebruik van het water.

Het betreffende artikel 5A geeft tevens de verhouding tussen de ondergrondse bestemming (ondergronds railtracé) en de bovengrondse bestemming aan. Het komt er op neer dat, evenals dit het geval is in de andere delen van het plangebied, de aanleg en het gebruik van de Noord-Zuidlijn prevaleert boven de andere functies, op het moment dat er sprake mocht zijn van een conflicterende situatie. Verwacht mag worden dat dit alleen aan de orde is tijdens de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Na de bouw zullen het ondergronds railtracé en de genoemde bovengrondse functies prima naast elkaar kunnen bestaan. Aldus zijn met deze bestemmingsplanregeling de belangen van de woonboten, voor wat betreft de situatie na de bouw van de Noord-Zuidlijn, gegarandeerd.

Voor de situatie tijdens de bouw wordt recht gedaan aan de belangen van de woonboten door middel van een regeling inzake tijdelijke verplaatsing. Op 6 december 2000 is de Raadscommissie van Advies voor Verkeer, Vervoer, Infrastructuur en Sociale Zaken akkoord gegaan met de voorstellen van Burgemeester en Wethouders aangaande een regeling voor de tijdelijke verplaatsing van de woonboten in de Sixhaven. De bewoners van de woonboten hebben, blijkens een brief van hun advocaat, ingestemd met deze regeling.

Uitgangspunt is dat de woonboten tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de Noord-Zuidlijn, tijdelijk worden verplaatst. Na het voltooien van de Noord-Zuidlijn kunnen de woonboten waarvoor indertijd een ligplaatsvergunning is afgegeven op de huidige locatie terugkeren, met dien verstande dat de stand van zaken na de terinzagelegging van de ontwerp-bestemmingsplanherziening zo is dat met de eigenaar van woonboten 'Yvonne' overeenstemming is bereikt omtrent een regeling op grond waarvan deze woonboot na aanleg van de Noord-Zuidlijn niet terugkeert. De woonboten Gemini en Rhea zullen definitief naar een locatie elders in Noord verplaatsen.

In de oorspronkelijke situatie liggen in de Sixhaven dertien woonboten. Elf woonbooteigenaren hebben een ligplaatsvergunning. Twee woonbooteigenaren zijn (onder)huurders van de watersportvereniging in de Sixhaven. Deze twee woonboten kunnen tijdens de bouw van de Noord-Zuidlijn blijven liggen. Van de overige elf woonboten moeten er in verband met de werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn tien tijdelijk worden

verplaatst. Daarbij moet worden opgemerkt dat de woonboot 'Vrouwe Maria' tijdens de uitvoering van de werkzaamheden weliswaar buiten het gebied ligt waar bouwwerkzaamheden zullen plaatsvinden, maar binnen het gebied waar geluidsoverlast ten gevolge van deze werkzaamheden is te verwachten. De bewoner van deze woonboot heeft echter aangegeven bereid te zijn de overlast te accepteren en zich niet te laten verplaatsen. Thans wordt met deze woonbootbewoner bezien of uitkoop een optie is.

Ten aanzien van de tijdelijke ligplaatsen voor de tien woonboten die aldus tijdens de bouw van de Noord-Zuidlijn verplaatst moeten worden is, zoals hiervoor al opgemerkt, inmiddels overeenstemming bereikt met de woonbootbewoners. Van een aantal in kaart gebrachte varianten zullen er twee (variant 7A en 7B) nader worden uitgewerkt. Deze varianten gaan uit van een tijdelijke haven ten oosten van de Sixhaven. Welke variant uiteindelijk wordt gerealiseerd hangt af van het aantal woonboten dat dient te worden verplaatst naar deze tijdelijke haven.

Variant 7A gaat er van uit dat tien woonboten naar deze tijdelijke haven kunnen worden verplaatst. Variant 7B gaat er van uit dat voor vijf van deze woonboten een andere oplossing wordt gevonden, zoals een ligplaats in Amsterdam Noord of definitieve staking van het gebruik van de ligplaats.

In verband met te maken verplaatsingskosten, zowel voor de verplaatsing naar de tijdelijke haven, alsook voor de terugkeer naar de oorspronkelijke locatie krijgen de bewoners van de woonboten een geldelijke vergoeding. Daarnaast krijgen zij een vergoeding voor het verlies van de opstallen op de wal en voor het realiseren van tijdelijke opstallen bij de tijdelijke ligplaats.

Indien een woonboot voorafgaand aan of gedurende de tijdelijke situatie door de eigenaar verkocht mocht worden treedt de nieuwe eigenaar in de rechten en plichten van de oude eigenaar.

definities, aantal en afmetingen woonboten

Van de dertien woonboten die in de Sixhaven liggen op het moment dat deze herziening werd opgesteld is, zoals gezegd, met één woonboot (de 'Yvonne') een regeling getroffen op grond waarvan deze niet terugkeert. Aldus zullen in de eindsituatie twaalf woonboten terugkeren. Van deze twaalf woonboten liggen er vier buiten het plangebied. De overige acht zijn in deze bestemmingsplanherziening opgenomen.

In de voorschriften zijn ten aanzien van de toegestane woonboten nadere regels opgenomen met betrekking tot het type woonboot en de maximum afmetingen. Het begrip 'woonboot' is een verzamelnaam voor drie typen: de authentieke *woonschepen*, de *woonvaartuigen* met een casco van een van oorspronkelijk varend schip en de niet als vaartuig gebouwde *woonarken*. De definities zijn opgenomen in artikel II (toevoeging aan artikel 1 van de voorschriften van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn).

Na de terinzagelegging van de ontwerp-bestemmingsplanherziening is, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen, de regeling ten aanzien van typen en afmetingen heroverwogen. Als uitkomst van deze heroverweging zijn op dit punt de voorschriften van de herziening zo gewijzigd dat een woonvaartuig mag worden vervangen door een ander woonvaartuig of door een woonark. Een woonark mag uitsluitend worden vervangen door een andere woonark.

Ten aanzien van de afmetingen gelden de standaardafmetingen zoals deze door stadsdeel Amsterdam Noord worden gehanteerd als uitgangspunt. Voorzover de aanwezige woonboten groter zijn dan deze standaardafmetingen is dit in deze bestemmingsplanherziening ook expliciet toegestaan. Indien een woonboot wordt vervangen geldt deze grotere afmeting ook als maximum voor de nieuwe woonboot. Voor de overige maten van een nieuwe woonboot gelden de standaardafmetingen als maximum.

Voorbeeld 1: Een woonvaartuig met de afmetingen (LxBxH) 20.10 x 4.40 x 4.85 mag op grond van deze regeling worden vervangen door een woonark van maximaal 20.10 x 7 x 4.85. Voorbeeld 2: Een woonark met de afmetingen 18.45 x 4.75 x 3.25 mag worden vervangen door een woonark van maximaal 20.00 x 7 x 3.25.

Bijlage B van deze raadsvoordracht geeft een overzicht van de gehanteerde gegevens.

opstallen

Ten aanzien van de opstallen behorende bij de woonboten is in de bestemmingsregeling voor de openbare ruimte (artikel 4 van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn) opgenomen dat bergingen en stallingen zijn

toegestaan tot een maximum per woonschip van 30 m². Bij elk woonschip mag aldus tot een totaal van 30 m² aan grondvloeroppervlak aan bergingen en stallingen worden gebouwd.

Omdat nog geen zicht is op de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte is het niet mogelijk in dit stadium de exacte locatie waar de opstallen kunnen worden gerealiseerd aan te geven. Daarom is in de voorschriften opgenomen dat Burgemeester en wethouders bevoegd zijn nadere eisen te stellen ten aanzien van de locatie van de bergingen en stallingen. Hiermee wordt voorkomen dat de plaatsing van bebouwing een goede inrichting van de openbare ruimte onmogelijk maakt. Met deze regeling is het duidelijk dat de opstallen worden toegestaan, (anders dan bij het opnemen van een vrijstellingsbepaling waarbij opstallen *kunnen* worden toegestaan).

waterkering

Niet vanwege de uitspraak van de Raad van State, maar vanwege voortschrijdend inzicht is, ter plaatse van de Sixhaven, is, middels een nadere aanduiding, de mogelijkheid gecreëerd om bovengronds een gebouw te realiseren ten behoeve van een schuifconstructie die deel uitmaakt van de (nood-)waterkering ter plaatse. Het geheel is onderdeel van de primaire waterkering die (weliswaar gelegen buiten het plangebied van deze herziening) in de ondergrond van de plankaart is opgenomen. De schuifconstructie zorgt er voor dat ook ter plaatse van de buis van de Noord-Zuidlijn de primaire waterkering kan worden afgesloten.

Omdat de Noord-Zuidlijn aan weerszijde van het IJ een primaire waterkering doorkruist, is het, in het kader van de Wet op de Waterkeringen, noodzakelijk dat in de Noord-Zuidlijn waterkerende constructies worden toegepast. Deze doen in geval van calamiteiten dienst als (en dus onderdeel uitmaken van) een primaire waterkering.

De locatie van de noodwaterkering is gekoppeld aan de locatie van een nooduitgang. De zinktunnel onder het IJ bestaat uit gescheiden buizen met elke circa 55 meter vluchtdeuren van de ene naar de andere buis. Komende vanaf het Centraal Station dient op enig moment in Noord een nooduitgang te worden gemaakt naar het maaiveld. Het eerste moment waarop dat praktisch gesproken kan is aan het begin van de in-situ tunnel. Daarbij wordt de coupurekering (schuiven) gecombineerd met de nooduitgang. De coupurekering bevindt zich boven de tunnel. De schuiven moeten immers in de tunnelbuis kunnen zakken. De nooduitgangen bevinden zich naast de tunnelbuizen, zodat men horizontaal uit de buis weg kan vluchten.

De positie van de nooduitgang en de kering worden dus gemarkeerd door het einde van de zinktunnel. Dat einde wordt bepaald door de diepteligging. Komende uit het IJ stijgt de tunnel naar een bepaald niveau ter plaatse van de Sixhaven. Zou de zinktunnel worden ingekort, dan komt de knip bijvoorbeeld te liggen aan de zuidzijde van de Sixhaven. Dan zouden ook de nooduitgang en de kering daar kunnen worden gemaakt, zonder dat dit een ligplaats voor een woonboot kost. Dan moet daar echter een diepe bouwput worden gemaakt, omdat het tracé daar dieper ligt. Knelpunt is het verticale evenwicht van de afsluiting van de bouwput (onderwaterbeton). Daartoe zouden veel en lange trekpalen noodzakelijk zijn, hetgeen technisch lastig is en hoge kosten met zich mee zou brengen. Overwogen zou kunnen worden om naar het noorden te gaan met het schuivengebouw. Met het oog op een eventueel later in te passen station Sixhaven ligt dat echter niet voor de hand. Dit station zou dan niet beschermd zijn door de noodwaterkering.

Het volume van de kering wordt bepaald door de gestelde eisen. Samengevat komt dit er op neer dat ruimte nodig voor de schuiven, de installaties om de schuiven te bedienen en een toegang vanaf maaiveld om bij de installaties te komen. Een beperking van de totaal benodigde ruimte wordt bereikt door een en ander te combineren met de ruimten voor de vluchtwegen naar maaiveldniveau.

Een noodwaterkering waarbij, zoals nabij het Damrak, de installatie geheel ondergronds blijft is hier niet mogelijk omdat hiervoor de ruimte ontbreekt, gezien het feit dat de locatie direct grenst aan de voorhaven van het Noordhollandsch Kanaal.

Dit alles betekent dat één ligplaats voor een woonboot moet worden opgeheven. Dit is geen probleem, omdat met de eigenaar van de woonboot 'Yvonne' al overeenstemming is bereikt over een uitkoop zonder terugkomst na de bouw van de Noord-Zuidlijn.

Plaats en volume van deze bebouwing zijn in deze bestemmingsplanherziening strikt voorgeschreven. Enerzijds beperkt door de omvang van de nadere aanduiding op de plankaart. Anderzijds beperkt door de regeling van de bouwhoogte, waarbij boven de 4,5 meter (hetgeen beschouwd kan worden als de maximumhoogte van de hoofdbebouwing) slechts een veel smallere bebouwing is toegestaan. Dit beeld komt

voort uit de aard van de constructie; hoofdgebouw met daar bovenuit stekend de cilinders voor het heffen van de schuiven.

Een tweede aanpassing die voortkomt uit voortschrijdend inzicht betreft een beperkte verbreding aan de oostzijde van het bestemmingsplangebied ter hoogte van Sixhaven en directe omgeving. Oorspronkelijk ingegeven door de breedte van het bouwdok voor het ondergronds railtracé, heeft deze verbreding als (prettige) bijkomstigheid dat nu niet slechts een deel is opgenomen van het water waar de woonboten liggen, maar de gehele breedte van de ligplaats.

Voor het overige zijn de voorschriften behorende bij de bestemming Vr2 + W (Ondergronds railtracé waarboven water) overeenkomstig het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn opgenomen.

2.3 Diepteligging

2.3.1 Uitspraak Raad van State

De regeling voor de diepteligging van het railtracé is opgenomen in artikel 16 van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. Uitgangspunt hierbij is het lengteprofiel zoals dat voor het gehele tracé is aangegeven. Het lengteprofiel geeft de diepte aan waarop de bovenkant van de spoorstaaf mag worden gelegd. Met name het feit dat het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om hier 5 meter van af te wijken acht de Raad van State in strijd met de rechtszekerheid omdat de bepaling 'geen materiele voorwaarden bevat waaraan voldaan dient te zijn voordat van het tunnelontwerp kan worden afgeweken'. Dit klemt volgens de Raad van State eens te meer omdat er geen procedurele waarborgen zijn opgenomen. Daarbij komt, aldus de Raad van State, dat, gezien de diepteligging van het aangegeven lengteprofiel, de tunnelbuis, op grond van de bestemmingsplanregeling, voor een aanzienlijk deel van het ondergrondse tracé door de kritieke 'eerste laag' (tot circa 12 meter onder maaiveld) kan lopen.

Op grond van bovenstaande overwegingen heeft de Raad van State het goedkeuringsbesluit, voor waar het betreft artikel 16 lid 2, vernietigd en aan dit lid goedkeuring onthouden. (Artikel 16 lid 2 was het voorschrift dat een afwijking van 5 meter van de aangegeven bovenkantspoor-maat toestaat.)

2.3.2 Herziening bestemmingsplanregeling

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is in deze herziening een zeer genuanceerde regeling opgenomen ten aanzien van de diepteligging. In dit stadium van de planontwikkeling is het niet mogelijk om exact aan te geven op welke diepte het tracé idealiter zou moeten liggen. Daarom is het mogelijk maken van enige afwijking van de aangegeven maten noodzakelijk.

In de eerste plaats is de mogelijkheid opgenomen om de lijn dieper te realiseren. Met name vanuit het standpunt van nadelige beïnvloeding van de bovenliggende bebouwing betekent dit niet dat sprake kan zijn van een technisch ongewenste situatie. Ook zijn er geen conflicterende ruimtelijke claims in de diepere ondergrond, op grond waarvan een afwijking naar beneden aan verdere regels zou moeten worden gebonden. Na de terinzagelegging van de ontwerpherziening is een tweedeling gemaakt met betrekking tot de mogelijkheid om het railtracé dieper te realiseren dan aangegeven in het lengteprofiel. Een maximum van 5 meter afwijking naar beneden is opgenomen voor de gedeelten tussen de stations, terwijl vanuit de gedachte dat de stations om praktische redenen niet te diep moeten worden gerealiseerd hiervoor een afwijking naar beneden van maximaal 1 meter geldt.

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

Een tweede garantie bestaat eruit dat een vrijstelling tot afwijking aan een maximum is gebonden. Als uitgangspunt geldt daarbij een maximum afwijking van het aangegeven profiel van 2 meter. De vrijstellingsmogelijkheid tot vrijstelling is nog verder genuanceerd, in die zin dat ter plaatse van het station Ceintuurbaan en omgeving (in de voorschriften aangegeven als het deel tussen Stadhouderskade en Cornelis Troostplein) in het geheel geen vrijstelling kan worden verleend. Op dat deel van het tracé is de in het lengteprofiel aangegeven tracé tevens de maximumhoogte van de bovenkant van de spoorstaaf.

Een enigszins ruimere mogelijkheid om af te wijken van de aangegeven dieptemaat (maar nog altijd substantieel minder dan de regeling uit het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn) geldt ter plaatse van het Europaplein. Hier kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor een ligging tot maximaal 3 meter hoger. Binnen dit gebied is dat echter goed mogelijk, omdat de afstand tot de bebouwing daar relatief groot is.

Wellicht zal in de toekomst nog blijken dat een hogere ligging van met name het station Vijzelgracht, vanuit technisch oogpunt gewenst is. Daarom is op dit moment echter onvoldoende bekend. Vandaar dat die mogelijkheid niet in deze herziening is opgenomen.

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

Ter verduidelijking van deze gecompliceerde materie het volgende:

2.3.3 Technische uitvoerbaarheid

Het tunnelboorproces verloopt tegenwoordig uitermate nauwkeurig, hetgeen betekent dat de ontgraven grond met slechts een zeer gering volumeverlies wordt vervangen door een tunnel (zie ook managementsamenvatting palenproef). Dit volumeverlies wordt uitgedrukt in een percentage van het oppervlak van de doorsnede van de tunnelboormachine (TBM). Dit volumeverlies bedraagt bij de huidige generatie boormachines gemiddeld slechts tussen de 0,5% en 3%. Desalniettemin ontstaan er daardoor meestal geringe zettingen in de omgeving, die mogelijk enige schade kunnen veroorzaken. De ambitie is natuurlijk om dit volumeverlies zo gering mogelijk te laten zijn, maar het is niet realistisch om te veronderstellen dat er geen enkele invloed van het boorproces op de omgeving is.

Schaderisicoclassificatie

Bij het Adviesbureau Noord-Zuidlijn wordt daarom anticiperend hierop onderzocht in hoeverre de door de TBM veroorzaakte zettingen schade aan de belendingen tot gevolg kunnen hebben. Hiertoe is en wordt fundamenteel onderzoek uitgevoerd naar het incasseringsvermogen van de specifieke Amsterdamse bebouwing. Hierbij wordt, in samenwerking met TNO Bouw, gebruik gemaakt van geavanceerde computermodellen waarin het vervormingsbeeld in de ondergrond ten gevolge van een passerende tunnelboormachine wordt opgelegd aan een rijtje karakteristieke panden.

Aan de hand van een omvangrijke parameterstudie met deze computermodellen kan dan met behulp van een semi-probabilistische benadering een kansverwachting voor het risico op schade, bij verschillende vervormingsbeelden van de ondergrond, worden bepaald. Op basis hiervan is het schadebeeld aan de gevels gecategoriseerd op basis van geprognosticeerde scheurwijdten. Daarnaast vindt een toetsing plaats aan met name buitenlandse literatuur op dit vakgebied, omdat hier in Nederland weinig over bekend is. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een specifiek op Amsterdam toegesneden schaderisicoclassificatiesysteem:

De schade in de schaderisicoklassen 1 t/m 3 is binnen dit systeem in principe acceptabel verondersteld (uiteraard met in acht name van reparatie). Er is in deze schaderisicoklassen uitsluitend sprake van esthetische schade. De criteria voor Amsterdam zijn beduidend strenger dan internationaal wordt gehanteerd.

Het schaderisico in klasse 3 wordt in principe getolereerd (uiteraard met in acht name van reparatie) zonder dat mitigerende maatregelen behoeven te worden getroffen. Wanneer schadeklasse 3 echter over grote lengte van het tracé wordt verwacht (afhankelijk van boorproceskwaliteit), wordt het toch noodzakelijk geacht mitigerende maatregelen te treffen. Het is dus zaak om een zodanig ontwerp te maken dat slechts een geringe hoeveelheid van de belendende panden in schaderisicoklasse terecht komt.

Wanneer een (aantal) panden in schaderisicoklasse 4 wordt gekarakteriseerd zou er binnen de voornoemde voor Amsterdam ontwikkelde schaderisicoclassificatie onacceptabele schade ontstaan. In dat geval dienen

altijd op voorhand mitigerende maatregelen te worden getroffen welke hoofdzakelijk bestaan uit bodeminjecties waarbij de ondergrond wordt verstevigd. Het betreffende pand komt door implementatie van deze maatregel dan weer in schaderisicoklasse 1.

Teneinde het risicoprofiel van de omgevingsbeïnvloeding, alsmede de benodigde te reserveren budgetten voor de schadereparaties en mitigerende maatregelen, te bepalen zijn op basis van het voornoemde schaderisicoclassificatiesysteem verschillende scenario's doorerekend met een Geografisch Informatie Systeem (GIS) (10). Hierbij zijn zowel de boorprestatie alsmede de horizontale en verticale alignementen gevarieerd. Het meest optimale alignement is hierbij mede tot stand gekomen op basis van de bevindingen van het proefpalenproject. Na een grondige verkenning van het risicoprofiel door middel van een Settlement Risk Assessment studie, is uiteindelijk een balans gevonden tussen de wens om de aanlegdiepte van de stations te minimaliseren en de afstand tussen de paalpunten en de boortunnel te maximaliseren.

Betrouwbaarheid schade-risicoclassificatie

Ondanks alle zorgvuldigheid die bij dit onderzoek in acht wordt genomen, is het nooit helemaal uitgesloten dat het schaderisico-classificatiesysteem de interactie tussen bodemverplaatsingen (zettingen) en het incasseringsvermogen (nog) op niet geheel correcte wijze voorspelt. Ook in het buitenland (UK, USA, Canada) is dit nog een punt van voortgaand onderzoek, waar men binnen verscheidene promotieonderzoeken een nog betere relatie wil leggen tussen de in de praktijk gemeten gegevens en de daarvoor gebruikte en nog te ontwikkelen rekenmodellen. Het Adviesbureau Noord-Zuidlijn is in contact met diverse personen (o.a. prof. R.J. Mair van Cambridge University, London, prof R.N. Taylor van City University, London, prof E. Cording van University of Illinois, USA) die betrokken zijn bij deze studies en zij beoordelen het onderzoekswerk van het Adviesbureau Noord-Zuidlijn op dit terrein als baanbrekend en positief. Desondanks kan een afwijking in het schaderisico-classificatiesysteem er eventueel toe leiden dat tijdens de uitvoering de contractueel maximaal toegelaten zettingen weliswaar niet worden overschreden, maar dat er toch meer schade aan de bebouwing ontstaat dan is voorspeld. De kans dat dit gebeurt wordt, gezien de reeds gepleegde ontwikkelingsactiviteiten en de relatief conservatieve gestelde criteria, overigens niet groot geacht.

Zettingspredicties / Omgevingsbeïnvloeding

Met behulp van zettingspredicties wordt een relatie gelegd tussen de door de tunnelboormachine te leveren boorproceskwaliteit en de mogelijk optredende zettingen. Ter verbetering van de huidige generatie zettingspredictiemodellen zijn in de afgelopen jaren meer geavanceerde 3D EEM modellen ontwikkeld, waarin zowel de (bentoniet)druk aan het boorfront als de (grout)druk in de staartspleet kan worden gemodelleerd met vloeibare, onder inwendige druk te brengen, elementen. De berekening wordt zelfs gefaseerd uitgevoerd waarbij de TBM als het ware door de ondergrond beweegt, waarmee het in feite een 4D berekening is geworden. In de berekeningen kan ook de vloeibare groutlengte worden gevarieerd. Hiermee is in de predicties de mogelijkheid geschapen voor een directe relatie tussen de TBM procesparameters en de zettingen. De ontwikkelde 3D/4D predictiemodellen zijn, in het kader van werkzaamheden voor de COB commissies L500 en K100, inmiddels gekalibreerd en gevalideerd aan de hand van de metingen bij de 2e Heinenoordtunnel, waarbij het mogelijk is gebleken om een directe relatie te vinden tussen de gemeten zettingen in de ondergrond en de procesparameters van de tunnelboormachine.

Hoewel de resultaten van deze berekeningen veel vertrouwen wekken, kan zelfs bij een exacte overeenstemming tussen de gerealiseerde en voorspelde procesparameters bij Heinenoord, niet worden gegarandeerd dat deze modellen een 100% betrouwbare voorspelling geven van de omgevingsbeïnvloeding voor Amsterdam. Het risico van een verkeerde voorspelling is door de gepleegde ontwikkelingsinspanning echter wel substantieel gereduceerd.

Integraal Boor Beheers Systeem

De in de ontwerpfase gemaakte predicties zullen tijdens het uitvoeringsproces worden gebruikt om het ontwikkelde IBBS concept gestalte te geven. Binnen het Integraal Boor Beheers Systeem zal er "permanente" terugkoppeling plaatsvinden tussen de 3D/4D predicties en de meetresultaten, teneinde bij niet bereikte boorprestaties de oorzaken van de afwijkingen te achterhalen. De resultaten van deze door het AB NZL gemaakte analyses met de aannemer worden besproken en dienen als ondersteuning bij de beslissingen in het uitvoeringsproces. De eindverantwoordelijkheid van de beheersing van het boorproces cq. besturing van de TBM blijft bij de aannemer liggen. Voor een flow-diagram van de 1e generatie IBBS en een uitvoerige uiteenzetting over de achtergronden van het IBBS wordt verwezen naar.

Het huidige verticale en horizontale alignement van de tunnelbuizen waarborgt naar de huidige inzichten, zoals eerder gesteld, een optimale balans tussen de wens om de aanlegdiepte van de stations te minimaliseren en de afstand tussen de paalpunten en de boortunnel te maximaliseren. In het bestemmingsplan is er desalniettemin een afwijkingsbevoegdheid aangaande het verticale en horizontale alignement opgenomen. De voorwaarden waaronder burgemeester en wethouders gebruik kunnen maken van deze vrijstelling garanderen dat daarbij geen onaanvaardbare risico's worden genomen.

2.4 Nadeelcompensatieregeling / Station Ceintuurbaan (Ferdinand Bolstraat)

2.4.1 Uitspraak Raad van State

De Raad van State geeft in haar uitspraak aan dat de nadelige gevolgen van de lijn niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de in verband hiermee te dienen doelen. Uitgaande van de concept-nadeelcompensatieverordening merkt zij in dit verband op dat onduidelijk is welke schadeposten op grond van de verordening nu wel of niet voor vergoeding in aanmerking komen en of er wellicht schadeposten zullen worden uitgesloten.

Daarnaast stelt de Raad van State dat een verwijzing naar de ontwerp-nadeelcompensatieverordening, nu aannemelijk is dat de ondernemers ter plaatse van de Ferdinand Bolstraat aanmerkelijke schade zullen lijden, niet volstaat aangezien deze verordening op voorhand de mogelijkheid tot een volledige vergoeding van schade uitsluit. In dit verband wordt gewezen op de bepaling dat ondernemers maximaal 75% van de geleden schade vergoed kunnen krijgen. Daaruit vloeit voort dat de mogelijkheid tot volledige schadevergoeding is uitgesloten.

Omdat de ingestelde beroepen betrekking hadden op de Ferdinand Bolstraat, (de beroepen waren ingesteld door een aantal winkeliers in deze straat) heeft de Raad van State op grond van bovenstaande overwegingen het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten op dit punt vernietigd, en in plaats daarvan zelf goedkeuring onthouden aan de plankaart ter plaatse van deze straat. Het betrof de bestemming 'Ondergrondse stationgebouwen, waarboven openbare ruimte' (Vr2 + Vo).

2.4.2 Herziening nadeelcompensatieregeling

In dit geval dient niet het bestemmingsplan te worden aangepast, als wel de onderbouwing van het plan. Meer in het bijzonder de nadeelcompensatieregeling.

Ten aanzien van de vraag welke schade in aanmerking komt voor vergoeding kan worden volstaan met te citeren uit de tekst van en de toelichting bij de verordening zoals die door de gemeenteraad op 20 juli 2000 is vastgesteld:

Op grond van artikel 1, begripsomschrijvingen wordt onder nadeel verstaan: 'schade als gevolg van de aanleg van de Noord-Zuidlijn, die is ontstaan door rechtmatig overheidshandelen, niet zijnde planschade;' In de toelichting is vervolgens aangegeven welke schade wordt beschouwd als nadeel in de zin van deze verordening. Dit betreft de volgende punten:

1. schade als gevolg van de aanleg van de Noord-Zuidlijn: schade die geen gevolg is van de aanleg van de Noord-Zuidlijn (zie definitie aanleg Noord-Zuidlijn) komt dus niet voor vergoeding in aanmerking;
2. schade: er moet sprake zijn van aantoonbare schade die kan bestaan uit inkomens en/of vermogensschade; voorts kan onder het begrip schade zowel tijdelijke als blijvende schade worden verstaan. Hieruit volgt dat wanneer door de aanleg van de Noord-Zuidlijn blijvende schade ontstaat, deze kan worden vergoed, voor zover deze blijvende schade niet reeds kan of kon worden vergoed op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of anderszins kan of kon worden vergoed;
3. rechtmatig overheidshandelen: alleen schade die voortkomt uit rechtmatig overheidshandelen, komt voor vergoeding op grond van deze verordening in aanmerking. Dit wordt als een onderscheidend criterium gehanteerd ten opzichte van het onrechtmatig overheidshandelen of schade die voortkomt uit een toerekenbare tekortkoming van overheidswege.

In artikel 2 wordt vervolgens ingegaan op het recht op nadeelcompensatie, waarin wordt aangegeven onder welke omstandigheden dit recht bestaat.

Verder wordt ook ingegaan op de begroting van de schade, waarbij tevens wordt verwezen naar artikel 3. In dat gedeelte van de toelichting bij de vastgestelde verordening wordt vervolgens als uitgangspunt aangegeven dat de begroting van de schade via de vergelijking van de winst tijdens en voorafgaand aan de aanleg plaatsvindt. Tevens is echter aangegeven dat (op grond van artikel 3, lid 2 van de nadeelcompensatieverordening), indien die winstdervingberekening als wijze van schadebegroting niet onverkort kan worden toegepast er geen regels worden gesteld voor de schadebegroting. Dit wordt dus in die gevallen aan de adviescommissie overgelaten. Vervolgens zegt de toelichting ten aanzien van dat niet stellen van specifieke regels in dergelijke gevallen het volgende: 'Dat is gelet op de veelheid van vormen waarin zich nadeel kan voordoen, niet goed mogelijk. Daarnaast zijn in dergelijke gevallen, net zoals bij de formeel wettelijke schadevergoedingsregelingen, al naar gelang de omstandigheden van het geval meerdere methoden denkbaar met behulp waarvan in de praktijk de schade kan worden begroot.'

Gelet op het voorgaande is de conclusie gerechtvaardigd dat er op grond van de verordening, zoals die is vastgesteld in beginsel geen schadeposten zijn uitgesloten bij de bepaling van het nadeel door de adviescommissie. Teneinde een en ander meer expliciet in de verordening tot uitdrukking te brengen is de toelichting bij artikel 3 van de nadeelcompensatieverordening aangepast. Ook worden ingegaan op dit punt van de schadeposten.

Het tweede aspect dat door de Raad van State is aangehaald betreft het percentage van 75%. Door in de verordening de maximale vergoeding vast te stellen op 75 % van het geleden nadeel wordt per definitie de mogelijkheid van een hogere of zelfs volledige vergoeding van schade uitgesloten. Dit is naar de mening van de Raad van State niet acceptabel.

Uit dit standpunt van de Raad van State kan feitelijk geen andere conclusie worden getrokken dan dat het in de verordening gehanteerde vergoedingpercentage van 75% niet op deze wijze gehandhaafd kan blijven. Daarom is de verordening en met name artikel 3, zodanig gewijzigd dat de adviescommissie in haar advies niet alleen de omvang van de schade vaststelt maar daarbij tevens dient te bepalen tot welke omvang die schade vergoed moet worden.

Nadrukkelijk moet hierbij worden opgemerkt dat het laten vervallen van het percentage in de verordening niet per definitie betekent dat in alle gevallen het geleden nadeel voor 100% wordt vergoed. Ook nu blijft dat bij de bepaling van de nadeelcompensatievergoeding rekening kan worden gehouden met een aftrek vanwege het normaal maatschappelijk risico. De beantwoording van de vraag of een dergelijke aftrek gerechtvaardigd is en wat de hoogte van die aftrek in het kader van het nadeelcompensatieverzoek dat in behandeling is, zal moeten zijn, ligt na vaststelling van deze wijziging van de verordening, in eerste instantie in handen van de adviescommissie. De commissie zal daarin naar verwachting, vanuit een oogpunt van gelijke behandeling, een vaste lijn gaan ontwikkelen. Het niet in de verordening opnemen van een vast vergoedingspercentage biedt de adviescommissie echter de ruimte om in die individuele gevallen, waar dit gelet op de feiten en omstandigheden van het verzoek noodzakelijk is, bij het bepalen van de hoogte van de nadeelcompensatievergoeding, af te wijken van deze vaste lijn. In die gevallen kan dan een hogere of lagere vergoeding worden bepaald. Een afwijkingsmogelijkheid die de huidige verordening slechts via toepassing van de hardheidsclausule bood, hetgeen door de Raad van State kennelijk onvoldoende werd geacht.

Tenslotte blijft het feit dat de adviescommissie slechts adviseert met betrekking tot de ingekomen nadeelcompensatieverzoeken. Bij het nemen van het besluit naar aanleiding van dat advies kan het betreffende bestuursorgaan, (in het kader van nadeelcompensatie is dit door de gemeenteraad gedelegeerd aan het College van Burgemeester en Wethouders), afwijken van het ontvangen advies. Een dergelijke afwijking dient uiteraard wel op goede gronden en gemotiveerd plaats te vinden.

Met de aanpassing van de verordening, overeenkomstig het bovenstaande, is de grondslag gewijzigd voor het in verband met de nadeelcompensatieregeling afgekeurde deel van het bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan kan dit deel (in exact dezelfde vorm) wederom worden vastgesteld bij wijze van deze herziening.

2.5 Ruyterkade

Nadat de bestemmingsplanherziening in ontwerp ter inzage had gelegen is gebleken dat daar waar het tracé vanuit de Ruyterkade onder het IJ door gaat, in het ontwerp voor de lijn een nooduitgang is voorzien binnen het bestemmingsvlak dat in de ontwerp-herziening zoals deze ter inzage heeft gelegen de bovengrondse bestemming 'Water' kent. Om de bestemmingsplanregeling af te stemmen op de ontwerp-uitgangspunten is aan deze herziening een kaart 3 toegevoegd, waarmee de bestemming 'Ondergronds railtracé waarboven

water' is omgezet in de bestemming 'Ondergrondse stationsgebouwen waarboven openbare ruimte'. Voor de openbare ruimte gelden de zelfde randvoorwaarden die ook gelden voor de rest van het bestemmingsvlak (dat dus al als zodanig was bestemd).

Met deze ruimtelijke opzet wordt geanticipeerd op de inrichtingsplannen zoals deze op dit moment voor het Stationseiland worden ontwikkeld. De aanpassing is echter zodanig beperkt dat niet gesteld kan worden dat hiermee al sprake is van een geheel nieuw ruimtelijk concept. Dit nieuwe concept zal in juridisch-planologische zin pas in zijn volle omvang aan de orde zijn op het moment dat het bestemmingsplan voor het Stationseiland in procedure wordt gebracht.

3. Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening is het concept bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, wonen en bereikbaarheid
2. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam
3. Inspecteur Volkshuisvesting Noord-Holland / Flevoland
4. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Inspectie West
5. Inspecteur Milieuhygiëne
6. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest
7. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
8. Dienst Milieu en Water, provincie Noord-Holland
9. Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier
10. Stadsdeel Amsterdam Noord
11. Stadsdeel Oud Zuid
12. Regionaal Orgaan Amsterdam

De instanties genoemd onder 3, 4, 5, 6, 7, 9 en 10 geven in hun reactie aan geen opmerkingen te hebben.

De instantie genoemd onder 9 verzoekt het tracé van de bestaande waterkering, hoewel gelegen buiten het plangebied, overeenkomstig bijgeleverd kaartje op de plankaart aan te geven.

reactie

De plankaart is overeenkomstig het verzoek aangepast.

Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

4. Inspraak

Op 19 april 2001 is de concept-ontwerperherziening van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn onderwerp geweest van een inspraakbijeenkomst. Het betrof een gecombineerde inspraakbijeenkomst, waarbij tevens een tweetal bouwplannen voor de Noord-Zuidlijn (Ceintuurbaan en Sixhaven) aan de orde zijn gesteld.

Van de zijde van de insprekers zijn, voor wat betreft de concept-ontwerperherziening van het bestemmingsplan, opmerkingen gemaakt omtrent de volgende aspecten:

- de in de ogen van insprekers beperkte bekendmaking van deze inspraakavond. (Op de voor bestemmingsplannen gebruikelijke wijze: Alle edities van het Stadsblad en het Parool);
- het niet opgenomen station Sixhaven;
- het gebouw voor de waterkering in de Sixhaven;
- de diepteligging van het spoor;
- het begrip 'risicoprofiel';
- de (door inspreker vermeende) grondwaterdaling;
- de financiering (in verband met het niet doorgaan van de uitbreiding van de RAI).

Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage in deze toelichting opgenomen.

Bijlage bij de toelichting op de herziening van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn

Verslag Inspraakavond Conceptherziening bestemmingsplan Noord-Zuidlijn en bouwplannen Ceintuurbaan en Sixhaven van 19 april 2001, 19.30 uur

Locatie: Mozeshuis, Waterlooplein 205, Amsterdam

Aanwezigen:

1. Insprekers en bezoekers: Zie bijgevoegde presentielijst
2. Voorzitter: A. Daalder
3. Namens de gemeente Amsterdam: J. Smit, D. van Manen, J. van Dijk, A. Klinkert, F. Kaalberg, M. Tjou-Tam-Sin

De voorzitter licht toe waarom deze inspraakavond wordt georganiseerd: ten eerste met het oog op het voornemen om een herziening van het gedeeltelijk vernietigde bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, en ten tweede in verband met de zogenaamde artikel 19-procedure die gevolgd wordt ten behoeve van twee bouwplannen, namelijk de invulling van het beoogd metrostation Ceintuurbaan en het deel van het ondergrondse railtracé bij de Sixhaven. In beide gevallen zal er eerst een uitleg worden gegeven gevolgd door de gelegenheid tot inspreken.

De herziening van het bestemmingsplan is nodig omdat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder aan te duiden met 'de Raad van State') alsnog goedkeuring heeft onthouden aan delen van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. De herziening is bedoeld om het bestemmingsplan op deze punten te herstellen.

De voorzitter geeft aan dat er al voorafgaand aan de bijeenkomst opmerkingen zijn gehoord over de aankondiging van deze avond. Mevrouw Duikersloot merkt op dat het stadsblad in diverse delen van Amsterdam (onder andere bij haar) niet wordt verspreid en dat het Parool ook niet door iedereen wordt gelezen. Zij dringt aan op een grotere bekendheid, onder meer door bijvoorbeeld een bewonersbrief. De heer Smit geeft aan dat de bekendmaking in alle edities van het Stadsblad en in Het Parool de standaardprocedure is. Dit zou wellicht een onjuist verwachtingspatroon kunnen veroorzaken ten aanzien van de aankondiging van inspraakbijeenkomsten voor andere bestemmingsplannen. In ieder geval zullen degenen die gebruik maken van de inspraakmogelijkheid op de hoogte worden gebracht van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De heer Dalhuisen voegt daar aan toe dat ook in De Pijp de verspreiding van het Stadsblad slecht is. Het is politiek van groot belang dat er een goede inspraak wordt gehouden.

De heer Smit geeft een toelichting op het conceptontwerp van de herziening van het bestemmingsplan. Het overgrote deel van het bestemmingsplan is in stand gebleven. Aan drie onderdelen is goedkeuring onthouden:

- 1e. De manier waarop de woonboten bij de Sixhaven zijn ingepast. (De regeling doet volgens de Raad van State geen recht aan de bestaande rechten);
- 2e. de marge om vrijstelling te verlenen in de diepteligging. Deze is te groot; en
- 3e. de nadeelcompensatieregeling. Deze is door de maximale 75% op te nemen te beperkt, aldus de Raad van State.

Voor zover het betreft het eerste onderdeel is nu opgenomen dat ter plaatse van het water, de primaire bestemming na de bouw van de Noord-Zuidlijn 'ligplaats woonboten' is. Gedurende de bouw zal er geen ligplaats voor handen kunnen zijn. Dit betekent dat nadat de werkzaamheden zijn afgerond, de woonboten weer kunnen terugkeren.

Mevrouw Duikersloot vraagt hoe het zit met de waterkering/schuif en hoeveel woonboten zullen kunnen terugkeren. De heer Klinkert licht toe dat er in totaal 7 ligplaatsen terugkomen in plaats van de huidige 8. Er is al gesproken met de bewoners en dit heeft tot het resultaat geleid dat er 2 definitief op een andere locatie zullen afmeren en dat één bewoner wordt uitgekocht. Er is dus geen probleem meer.

Mevrouw Duikersloot vraagt ook naar de weg die naar het schuifgebouw gaat leiden. Het bestemmingsplan geeft alleen strook aan waar de openbare ruimte kan worden gemaakt. De indeling wordt daar niet op aangegeven. Hiermee wordt voorkomen dat elke aanpassing in de richting van de openbare ruimte noodzakelijkerwijs zou leiden tot een herziening van het bestemmingsplan. Uiteraard zal er rekening worden gehouden met de aanwezige situatie. Het overleg daarover vindt niet op korte termijn plaats, maar pas over enkele jaren omdat het toch nog geruime tijd duurt voordat de weg wordt aangelegd. Over de tijdelijke verplaatsing zal uiteraard op korte termijn besprekingen plaatsvinden. Dit gebeurt nog voor de zomer.

Verder geeft de heer Smit aan dat de breedte van de strook voor het ondergronds railtracé iets breder is dan oorspronkelijk was opgenomen. Verder is bij de woonboten een ruimte gecreëerd voor bergingen en schuurtjes. De oppervlakte mag maximaal 30 m² en de hoogte mag maximaal 3 meter zijn.

Mevrouw Duikersloot vraagt naar het geplande station. De heer Smit geeft aan dat daar noch in het oorspronkelijk bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, noch in deze herziening in is voorzien. Er is nog onvoldoende bekend hoe en wat de randvoorwaarden zijn. Wanneer hierover meer bekend is, zal, wil men dit station in het bestemmingsplan opnemen, een nieuwe herziening in procedure moeten worden gebracht, met alle procedurele waarborgen die daar bij horen.

Mevrouw Duikersloot wijst er op dat Shell de grond verkoopt waarbij in de voorwaarden rekening wordt gehouden met het station. Bovendien heeft wethouder Stadig zich daar ook al in positieve zin over uitgelaten. De heer Klinkert bevestigt dat er politiek in die richting gedacht wordt, maar het feit blijft dat er toch nog onvoldoende bekend is om nu bij de huidige herziening rekening mee te houden. De heer Palsbroek meent dat het jammer is dat wethouder Stadig niet nu zijn standpunt kan toelichten en vraagt of er geen reservering kan worden opgenomen. De heer Smit zegt dat het niet opportuun is om een dergelijke reservering op te nemen. De heer Palsbroek verwijst naar de ondergrondse parkeergarages waar het wel gebeurd is. De heer Smit geeft aan dat daarbij geen sprake is van een reservering, maar van een bestemming zonder meer.

Ten aanzien van de diepteligging licht de heer Smit de problematiek nader toe. Hij geeft daarbij aan dat er voor gekozen is om een afwijking van 5 meter van het op de plankkaart aangegeven lengteprofiel (de bovenkantspoormaet) alleen in neerwaartse zin toe te staan. Een afwijking in opwaartse zin mag slechts op een aantal delen van het tracé. Tussen het Cornelis Troostplein en de Stadhouderskade mag helemaal niet in opwaartse zin worden afgeweken. Bij het Europaplein mag maximaal 3 meter naar boven worden afgeweken, terwijl voor de rest van het tracé 2 meter naar boven mag worden afgeweken. Als er afgeweken wordt dient er voldaan te worden aan een nieuw opgenomen criterium: het risicoprofiel mag niet worden verslechterd. Dit profiel is van diverse factoren afhankelijk. Wanneer het risicoprofiel verslechtert, is dit in strijd met het bestemmingsplan.

De heer Keijser vraagt of het risico geldt voor de huizen of voor de tunnel. Hij vraagt zich af hoe dit mogelijk is in zo'n instabiele bodem als die van Amsterdam. De heer Smit geeft aan dat dit het risico betreft voor de bebouwing. De heer Colon vraagt bij wie de bewijslast ligt, bij de bewoners of bij de Dienst Ruimtelijke Ordening. De heer Smit geeft aan dat dit niet anders ligt dan in andere situaties waarbij voldaan moet worden aan criteria die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het gaat hier om een vrijstelling waarbij een afweging van de betrokken belangen dient plaats te vinden. In eerste instantie is dit aan de gemeente, die gecontroleerd wordt door de rechter.

Mevrouw Bijdsals vraagt om nader toe te lichten wat het risicoprofiel inhoudt.

De heer Kaalberg licht zijn functie toe: hij is werkzaam bij het Adviesbureau Noord-Zuidlijn en als zodanig verantwoordelijk voor het ontwerp van de metrotunnel en voor de effecten op de omgeving. Het risicoprofiel betreft de relaties tussen verzakking en schade. Zoals bij elke bouwactiviteit is schade nooit helemaal uit te sluiten. Bij de aanleg van de metrolijn is voortdurend gezocht naar een optimale diepte, waarbij enerzijds de kans op invloed naar de omliggende bebouwing zo klein mogelijk is en anderzijds de economische haalbaarheid binnen redelijke grenzen blijft. Het is duidelijk dat hoe dieper gebouwd wordt hoe minder schade kan ontstaan aan de bebouwing. Het risicoprofiel is een soort containerbegrip waarmee een algemene beschrijving wordt gegeven van de kans op schade voor een groot aantal locaties langs het tracé. Het risico is in de wetenschap gedefinieerd als de kans maal een gevolg (=schade). Het maakt niet uit welke bodemgesteldheid aan de orde is. Het gaat er om wat een bouwwerk kan hebben (men noemt dit incasseringsvermogen of responsie). Uit onderzoeken wereldwijd (en meer in het bijzonder in de Verenigde Staten en Engeland) naar het incasseringsvermogen van belendingen tijdens de aanleg van geboorde tunnels zijn ingewikkelde diagrammen voortgekomen waaruit schadecriteria kunnen worden afgeleid. Bij nadere bestudering daarvan is geconcludeerd dat de in die landen ontwikkelde schadecriteria voor de berekening van het risicoprofiel niet streng genoeg zijn en is besloten om dit met de factor van circa twee te vermenigvuldigen. Bij een risico dat groter wordt dan hetgeen is aangegeven met het huidige risicoprofiel, is het niet toegestaan om de diepteligging te wijzigen.

Mevrouw Visser meent dat er zeker niet aan kan worden voldaan.

De heer Dalhuisen is nieuwsgierig naar de resultaten van die internationale onderzoeken. De heer Kaalberg verwijst hiervoor naar de diverse publicaties die op dit terrein in internationale vakbladen zijn verschenen, bij gebrek aan een adequate kaderstelling in Nederland.

De voorzitter constateert dat er altijd een risico aanwezig blijft, maar dat het risico zo klein mogelijk wordt gehouden. Dit aspect wordt, ter voldoening aan hetgeen de bestemmingsplanherziening voorschrijft, betrokken bij de afweging van de belangen wanneer van de vrijstelling gebruik gemaakt gaat worden.

De heer Schneider vraagt hoe wordt omgegaan met een risicoprofiel dat wel groter wordt. De heer Kaalberg zegt dat in dat geval de keuze bestaat uit het treffen van extra maatregelen ter compensatie van het toegenomen risico of het afzien van de betreffende optie. De extra maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit het injecteren van de ondergrond zodat die een stijver gedrag vertoont en daarmee de effecten van het boorproces als het ware worden ingekapseld.

De heer Colon vraagt of daarin ook de effecten van de grondwaterdaling zijn meegenomen waardoor de fundering droog komt te staan. De heer Kaalberg ontkent dat er sprake is van een grondwaterdaling. De geplande bouwtechnieken zijn er allemaal op gebaseerd de grondwaterspiegel in tact te laten. Dit geldt zowel voor de boortunnel als voor de stations.

Mevrouw Visser stelt dat door een afwijking van het aangegeven lengteprofiel de realisering van stations veel moeilijker wordt omdat dit in conflict komt met de hellingsbanen, omdat die dan niet meer aanvaardbaar zijn voor de metro, onder meer bij het Europaplein. Zij zegt ook bang te zijn dat de aanleg van de metro ten koste gaat van grote delen van De Pijp. Zij meent dat er ander belangen meespelen met name op een ander overheidsniveau.

De heer Palsbroek vraagt naar de hellingshoek die maximaal aanvaardbaar is. De heer Klinkert geeft aan dat er een programma van eisen is opgesteld waarin dit als hard uitgangspunt is meegenomen. De maximale hellingshoek wordt nergens overschreden.

De heer Colon vraagt of de financiering van de aanleg van de Noord-Zuidlijn in gevaar komt nu de uitbreiding van de RAI niet doorgaat. De heer Klinkert zegt dat dit niet met elkaar samenhangt.

De heer Dalhuisen vraagt of de vrijstelling voor de diepteligging ook opgaat voor de stations. De heer Smit zegt dat dit formeel wel mogelijk is. De locaties van de stations zijn echter voor een belangrijk deel al bepaald. Een eventuele afwijking is niet aan de orde. Het is wel zo dat de plaats van het station bepalend is voor de diepte waarop de buizen komen te liggen.

Het derde onderdeel van de herziening betreft de onthouding van goedkeuring aan een deel van de plankaart ter plaatse van de Ferdinand Bolstraat. De heer Van Manen geeft aan dat de Raad van State stelt dat de schaderegeling onvoldoende mogelijkheden biedt en met name niet omdat onduidelijk zou zijn of alle relevante schade-soorten bij de bepaling van de schade betrokken worden en de verordening het onmogelijk maakt om in de daarvoor in aanmerking komende gevallen een hogere vergoeding toe te kennen dan 75%. De oude regeling luidde als volgt: 1^e alle relevante schadeposten worden meegenomen; 2^e na winstvergelijking wordt de omvang van de schade bepaald, waarvan dan vervolgens 75% wordt vergoed. Dit hangt samen met het maatschappelijk aanvaardbaar risico dat iedere ondernemer voor zijn rekening behoort te nemen. Tenslotte wordt zo nodig gekeken naar een andere objectieve wijze waarop de schade kan worden bepaald.

Nu met de wijziging is dit omgedraaid. In principe geldt nu geen percentage, maar wordt dit nader bepaald door de schadecommissie. De schadecommissie bepaalt nu de hoogte van de schade en de hoogte van de schadevergoeding. Burgemeester en Wethouders hebben inmiddels met het voorstel ingestemd. Vanmorgen (19 april 2001) is dit ook geaccordeerd door de raadscommissie Financiën. Het voorstel tot wijziging van de verordening komt op 9 mei 2001 aan de orde in de gemeenteraad. Mevrouw Bijdsals zegt dat in tegenstelling tot wat nu gesteld wordt, de planschade voor 100% wordt uitgekeerd. Waarom wordt dit niet ook hier toegepast?

De heer Van Manen licht toe dat een ondernemer er altijd rekening mee dient te houden dat bijvoorbeeld wegwerkzaamheden plaatsvinden of dat de riolering wordt vervangen. Dit vormt een maatschappelijk risico dat altijd wordt afgetrokken van de schade die een ondernemer van bepaalde grootschalige werkzaamheden zoals in dit geval de Noord-Zuidlijn ondervindt.

De heer Schneider vraagt naar de consequenties van deze wijziging. Hoewel dit steeds moeilijk te voorspellen blijft, zegt de heer Van Manen dat de kans bestaat dat de totale kosten zullen toenemen. Het gaat hier om een begroting met een open einde. Wanneer er bedragen genoemd zouden moeten worden, dan kan dit globaal geraamd worden tussen de 5 en 10 miljoen extra.

De heer Van Manen zegt dat het in de praktijk te verwachten is dat het percentage in de regel toch wel uitkomt op minimaal 75%, alleen is dit nu niet meer gegarandeerd en wordt dit bepaald door de schadecommissie. Mevrouw Duikersloot vraagt voor wie de schadecommissie werkt. De heer Van Manen zegt dat de commissie het gemeentebestuur adviseert. Het is te verwachten dat dit bestuur de adviezen overneemt. Er is recent een voorstel gedaan om het maatschappelijk risico nader te bepalen op 15% (in plaats van 25%). Na behandeling in de raadscommissie op 9 mei 2001 binnen de gemeenteraad meerderheid voor te vinden te zijn.

Mevrouw Visser geeft nog aan dat zij schade aan markt en milieu mist.

Na een pauze wordt de inspraakavond voortgezet.

De heer Smit geeft de procedure weer zoals die in het kader van het totstandkomen van een bestemmingsplan(herziening) wordt gevolgd. Kopieën van de sheets zijn bij dit verslag gevoegd. De heer Keijser merkt op dat de provincie er een handje van heeft hoorzittingen te organiseren in de vroege ochtend. Hij zegt daar praktische problemen te ondervinden omdat dan niet altijd iemand op de locatie aanwezig kan zijn. De voorzitter zegt toe dat dit in het verslag zal worden opgenomen.

De heer Van Dijk geeft een nadere toelichting op de procedure die gevolgd wordt voor de beide bouwplannen, de zogenaamde artikel 19-procedure. Hiervoor wordt ook verwezen naar de bijgevoegde sheets. Aan de eind van de procedure, dus nadat de bouwvergunning is verleend, is de normale bezwaar- en beroepsprocedure van toepassing. Dat wil zeggen dat binnen zes weken nadat de vergunning is verleend, door belanghebbenden bezwaar kan worden aangetekend bij het college van Burgemeester en Wethouders. Het bezwaarschrift wordt voorbereid door de bezwaarschriftencommissie van het stadhuis die ook een hoorzitting houdt. Na een advies van die commissie beslist het college. Binnen zes weken nadat de beslissing op de bezwaarschriften is verzonden, kan, ook weer door belanghebbenden, beroep worden aangetekend bij de rechtbank. Deze houdt ook weer een hoorzitting en beslist op de beroepschriften. Daarna kan nog hoger beroep worden aangetekend bij de Raad van State bestuursrechtspraak van de Raad van State. Wanneer daartoe aanleiding bestaat kan nadat een bezwaar- of beroepschrift is ingediend tussentijds een voorlopige voorziening (bijvoorbeeld in de vorm van een schorsing van de vergunning) worden gevraagd bij de President van de rechtbank te Amsterdam.

De heer Dalhuisen vraagt naar de tijdsduur van de artikel 19-procedure. Aan de hand van data geeft de heer Van Dijk (onder voorbehoud) een indicatie:

Tot 28 april 2001 kunnen inspraakreacties worden gegeven. Deze worden gezamenlijk met het bouwplan voorgelegd aan de raad. Te verwachten is dat dit in mei of juni zal kunnen gebeuren. Daarna wordt in juni het voornemen bekendgemaakt om vrijstelling te verlenen. Hiertegen kunnen zienswijzen worden ingediend, waarover dan in september een hoorzitting plaats vindt. Wanneer de zienswijzen zijn verwerkt en van commentaar zijn voorzien, wordt beslist of er een verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland wordt aangevraagd. Wanneer daartoe besloten is, wordt dit bij Gedeputeerde Staten aangekaart die daarop binnen acht weken dienen te beslissen. Vervolgens kan in november het besluit worden genomen op de aanvraag om bouwvergunning.

De heer Keijser vraagt wie als belanghebbende rechtspersoon wordt gezien. De heer Van Dijk zegt dat dan gekeken wordt naar de doelstellingen van de rechtspersoon. Daaruit moet het belang blijken dat de rechtspersoon heeft bij de gegeven beslissing. De heer Keijser geeft een bijdrage weer over de wijze waarop hij vindt dat de gemeente moet omgaan met zijn bewoners. Voor de onderwerpen die op deze inspraakavond aan de orde zijn, is dit niet (meer) aan de orde.

De heer Van Dijk toont dan een van de tekeningen van het station Ceintuurbaan. Hij zegt dat deze aanvraag al vorig jaar is ingediend en nadien niet is veranderd. Doordat de Raad van State bestuursrechtspraak van de Raad van State goedkeuring onthouden heeft aan een deel van het bestemmingsplan, is het vóór die tijd geldend bestemmingsplan weer van toepassing geworden. Daarmee is het metrostation in strijd en moet nu alsnog een artikel 19-procedure worden gevolgd.

De heer Dalhuisen zegt dat door de Vereniging de Bovengrondse al zienswijzen zijn ingediend die hij bij deze wil herhalen en als ingelast beschouwen.

De heer Hageman voert aan dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de veiligheid in het station. Hij vindt de in- en uitgangen veel te klein voor de grote hoeveelheden mensen die gebruik zullen gaan maken van de metro.

Hij wordt daarin gesteund door de mevrouw Visser die bovendien herhaalt dat de gemeente onverantwoord bezig is. De werkzaamheden kunnen niet anders dan tot vernieling leiden van de Binnenstad.

Vervolgens wordt één van de tekeningen van de bouwaanvraag die betrekking heeft op de Sixhaven getoond. Aan de hand van de tekening wordt ook de loop van het ondergronds railtracé aangegeven en ook de plaats waar de schuif komt.

Mevrouw Duikersloot vraagt waarom de schuif nu precies daar moet komen en waarom daarvan niet eerder melding is gemaakt. De heer Klinkert geeft aan dat door de specifieke omstandigheden, ten aanzien van de waterkering, de plaats bepaald nader is en dat er geen andere mogelijkheden aanwezig zijn. Ook de hoogte en de verdere omvang van het gebouw zijn bepaald dat die omstandigheden.

Desgevraagd zegt de heer Van Dijk dat het bouwplan nog verder getoetst moet worden aan eisen van het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

De heer Dalhuisen vraagt tot wanneer er een reactie kan worden gegeven. De heer Van Dijk geeft aan dat een inspraakreactie op de bouwplannen kan worden ingediend tot 28 april 2001. Op het onderdeel van het bestemmingsplan kan dit in het kader van de inspraak niet meer na de inspraakbijeenkomst.

De voorzitter stelt vast dat de geplande onderwerpen zijn behandeld en dat de aanwezigen de gelegenheid hebben gehad om hun mening te geven over het voorontwerp van een herziening van het bestemmingsplan en ook over de twee bouwplannen.

Met dank aan iedereen die aanwezig was voor hun bijdrage, sluit hij de avond.

Datum **8 OKT. 2002**

Ons kenmerk 2002-12214

Onderwerp **Beslissing inzake herziening van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn gemeente Amsterdam**



Raad van de gemeente Amsterdam
Amstel I
1000 AE Amsterdam

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

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

Afdeling **Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid**

Behandeld door **H.T. Ziengs**
E-mail **ziengsh@noord-holland.nl**

R O I B	
Corr. nr.	2002/12164
Datum	15 OKT. 2002
Beh. mot.	LHN
Datum verz.	
om advies	ter kennisneming
ter verdere beh.	aan:
☐ GVV	☐ MD
☒ dRO	☐ SWD
☐ DST	☐ dAB
☐ GRB	☐ DWR
☐ PMB	☐
Telefoon (023) 514 4626	
Uw kenmerk	

Bilago(n) diverse

Geachte raad,

VERZONDEN 10 OKT. 2002

Burgemeester en wethouders van uw gemeente hebben ons bij brief van 25 maart 2002 verzocht het bestemmingsplan goed te keuren. U hebt dit plan vastgesteld op 27 februari 2002. Wij hebben dit plan beoordeeld aan de hand van de volgende onderdelen:

Formele aspecten;
Planinhoud;
Ambtelijk overleg;
Bedenkingen;
Hoorzitting;
Beoordeling bestemmingsplan;
Beoordeling van de bedenkingen;
Conclusie;
Beslissing.

Ordening	
10-10	
Datum:	15-11
4095	

1. Formele aspecten

Voor onze beoordeling hebben wij ons gebaseerd op de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp van het bestemmingsplan en het vastgestelde bestemmingsplan hebben respectievelijk ingaande 20 september 2001 en 21 maart 2002 gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen. De tervisieleggingen hebben overeenkomstig de wet plaatsgevonden.

De gemeenteraad heeft het plan niet binnen vier maanden na afloop van de tervisielegging van het ontwerp daarvan, derhalve niet tijdig, gewijzigd vastgesteld.

Het bestemmingsplan is overeenkomstig artikel 28, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke ordening binnen vier weken na dagtekening van het raadsbesluit aan ons toegezonden.



Tegen het bestemmingsplan zijn schriftelijke bedenkingen ingebracht. Wij moeten onze beslissing uiterlijk 16 oktober 2002 bekend maken. De Kerngroep van de Subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing van de Provinciale Planologische Commissie heeft op 17 september 2002 over dit plan advies uitgebracht.

2. Planinhoud

De herziening van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn betreft een aantal onderdelen van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn, waaraan alsnog goedkeuring is onthouden in het kader van de beroepsprocedure bij de Raad van State.

Het gaat daarbij om de regeling van de woonboten in de Sixhaven, de regeling inzake de diepteligging van het railtracé en de nadeelcompensatieregeling.

De voorliggende herziening voorziet in een regeling op genoemde punten en bevat daarnaast enige aanpassingen die uit andere hoofde in het plan zijn opgenomen.

Ter plaatse van de Sixhaven is het plangebied verbreed en voorzien in de mogelijkheid om bovengrondse bebouwing ten behoeve van een waterkering en nooduitgangen op te nemen.

Achter het Centraal Station, grenzend aan de De Ruyterkade, is de bestemming "Ondergronds railtracé waarboven water" omgezet in "Ondergrondse stationsgebouwen waarboven openbare ruimte".

3. Ambtelijk overleg

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

4.1 Bedenkingen

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn bij ons bedenkingen ingebracht door:

1. Vereniging Zuid- en Pijpbelangen, p/a Saffierstraat 204, 1074 GZ Amsterdam;
2. Comité Behoud Binnentuinen Oud Zuid, t.a.v.j. Vowinkel, van Ostadestraat 111 s, 1072 Amsterdam;
3. De Amstel advocaten, mr.H.A.Sarolea, Sarphatikade 22, 1017 WV Amsterdam;
4. A.R.Kuyper, Joh.Verhulststraat 19, 1071 MP Amsterdam;
5. Stichting Behou Gerard Dou, Mw.E.Visser, Quellijnstraat 138 hs, 1073 XM Amsterdam;
6. J.Haije, H.Dunantlaan 71, 1111 ZH Diemen;
7. F.J.Colon, 1^e Oosterparkstraat 168 F, 1091 HJ Amsterdam.

Reclamanten genoemd onder 1 tot en met 7 hebben tijdig zienswijzen bij de



gemeenteraad kenbaar gemaakt en bedenkingen bij ons ingebracht. De bedenkingen komen overeen met de zienswijzen en kunnen daarom in de beschouwingen worden betrokken.

4.2 Zakelijke weergave van de bedenkingen en de reactie van burgemeester en wethouders op de bedenkingen

Voor de inhoud van de bedenkingen en het gemeentelijk commentaar daarop wordt verwezen naar de brief van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam d.d. 11 juli 2002, die als bijlage aan dit advies is gehecht.

5. Hoorzitting

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

In deze hoorzitting heeft dhr. Brekveld namens de Stichting Belangenbehartiging Bewoners en Ondernemers Oud Zuid zijn ongenoegen geuit over de gang van zaken.

Aangegeven is, dat de stichting geen uitnodiging heeft ontvangen voor de hoorzitting, niet op de hoogte was van de voortgang van deze procedure en bovendien uit het op het laatst door anderen aan haar beschikbaar gestelde advies van de subcommissie de conclusie heeft getrokken, dat zij niet als partij in de procedure is meegenomen.

Dhr. Brekveld geeft aan dat de stichting tijdig bedenkingen heeft gefaxed en legt als bewijs daarvan een exemplaar over van de betreffende brief, waaruit zou blijken dat zij op 17 april 2002 bedenkingen heeft ingebracht.

Echter uit onderzoek komt naar voren dat op het tijdstip waarop de fax met de bedenkingen zou moeten zijn ontvangen, weliswaar een fax verzonden van hetzelfde nummer is binnengekomen, maar dat deze fax niet de bedenkingen van de stichting betreft. Ook anderszins hebben wij geen aanleiding aan te nemen dat de bedenkingen tijdig bij ons zijn ingebracht.

Het is ons evenmin gebleken, dat de stichting de bedenkingen tijdig naar het aangegeven adres heeft verzonden. Wij zijn dan ook van mening, dat het risico voor de gevolgte handelwijze in deze voor de stichting is.

Gelet hierop stellen wij ons op het standpunt dat deze bedenkingen tegen het bestemmingsplan buiten beschouwing moeten worden gelaten.

Verwezen wordt voor het overige naar het verslag van de hoorzitting en bijbehorende stukken.

6. Beoordeling van bestemmingsplan

Zoals in het bovenstaande bij planinhoud al is aangegeven, heeft de herziening

slechts betrekking op een aantal onderdelen van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn.

Wij stellen dan ook vast, dat de beoordeling van het plan uitdrukkelijk beperkt dient te zijn tot die aspecten en dat een oordeel over de Noord-Zuidlijn als zodanig al is gegeven in het kader van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn. Genoemd bestemmingsplan is door de uitspraak van de Raad van State van 20 februari 2001 voor het overige onherroepelijk.

Wij zijn van mening, dat in de voorliggende herziening op zorgvuldige wijze ingegaan is op de uitspraak van de Raad van State en de daaruit voortvloeiende gevolgen.

De nu aangebrachte wijzigingen zijn in het raadbesluit tot vaststelling en in de toelichting op het plan voorzien van een deugdelijke onderbouwing.

Artikel 16 van de voorschriften bevat naar ons oordeel thans een zeer genuanceerde regeling van de diepteligging van het railtracé.

In het plan is nu duidelijk en zeer uitvoerig ingegaan op de in voorkomende gevallen te hanteren nadeelcompensatieregeling, die als gevolg van de uitspraak van de Raad van State op een aantal punten is gewijzigd.

Wij achten de in de herziening opgenomen regeling van de bestemmingen en daarbij te hanteren voorwaarden in het licht van het vorenstaande aanvaardbaar. Ook met de in de herziening aangegeven aanpassingen in de bestemmingen, die betrekking hebben op het onderdeel Sixhaven en de De Ruyterkade achter het Centraal Station kunnen wij vanuit ruimtelijk oogpunt instemmen.

Wij hebben voorts kennisgenomen van het standpunt van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, vastgelegd in een brief aan de gemeente Amsterdam d.d. 3 april 2002, waarin is aangegeven, dat deze herziening als voldoende beschermend in de zin van artikel 36 van de Monumentenwet kan worden aangemerkt.

Wij kunnen ons dan ook verenigen met de uitgangspunten en doelstellingen van de herziening van het bestemmingsplan.

7. Beoordeling van de ingebrachte bedenkingen

Inzake een groot deel van de bedenkingen kan voor de beantwoording worden verwezen naar de uitvoerige reactie van de gemeente zowel in de raadsvoordracht als in genoemde brief van 11 juli 2002, waarmee wij kunnen instemmen.

Voorts zijn wij op een aantal hoofdpunten van de herziening en daarmee in feite ook op de daartegen gerichte bedenkingen al ingegaan in het bovenstaande bij planbeoordeling.

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

8. Conclusie

De door reclamanten bij ons ingediende bedenkingen geven geen aanleiding om aan het bestemmingsplan geheel of gedeeltelijk de goedkeuring te onthouden. De herziening van het bestemmingsplan is in overeenstemming met het ruimtelijk relevante beleid. Het plan voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening.

Wij menen dat het bestemmingsplan goedgekeurd kan worden.

9. Beslissing

Wij besluiten:

de herziening van het bestemmingsplan Noord-Zuidlijn goed te keuren.

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

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,



griffier.
H.W.M. Oppenhuis de Jong



voorzitter.
H.G.J.L. Borghouts

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

Beroep kan worden ingesteld door:

degene die tijdig op grond van artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO bedenkingen bij Gedeputeerde Staten heeft ingediend;

een belanghebbende die aantoonst dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest zich overeenkomstig artikel 27 eerste of tweede lid van de WRO tot Gedeputeerde Staten te wenden;

een ieder, voor zover het besluit strekt tot onthouding van goedkeuring.

**Beroep instellen**

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

Wanneer

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

Verdere informatie

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

RAAD DER GEMEENTE AMSTERDAM
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Datum

23 juli 2003

Inlichtingen toestel

070-4264698

Uw kenmerk

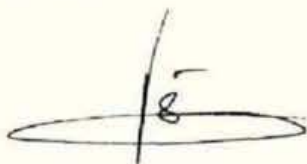
Onderwerp

Amsterdam
Herziening Bp. Noord-Zuidlijn gemeente
Amsterdam

Ons nummer

200205803/1/R1

Hierbij zend ik u een afschrift van de uitspraak in bovenvermelde aangelegenheid.
De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak,
voor deze,



Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum:	
rappeldatum:	
volgnr. 03-2699	J2

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. J. Haije, wonend te Diemen,
 2. A.R. Kuyper, wonend te Amsterdam,
 3. de stichting "Stichting Behou Gerard Dou", gevestigd te Amsterdam,
en andere (hierna: de Stichting en andere)
 4. de vereniging "Vereniging De Bovengrondse", gevestigd te
Amsterdam, en V. van Lamoen, wonend te Amsterdam, (hierna: de
Vereniging en andere)
- appellanten,

en

het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 27 februari 2002 heeft de gemeenteraad van Amsterdam, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 14 februari 2002, het bestemmingsplan "herziening bestemmingsplan Noord-Zuidlijn" vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 8 oktober 2002, kenmerk 2002-12214, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben J. Haije bij faxbericht van 2 november 2002, bij de Raad van State ingekomen op 2 november 2002, A.R. Kuyper bij brief van 16 december 2002, bij de Raad van State ingekomen op 17 december 2002, de Stichting en andere bij brief van 14 december 2002, bij de Raad van State ingekomen op 18 december 2002, en de Vereniging en andere bij brief van 18 december 2002, bij de Raad van State ingekomen op 19 december 2002, beroep ingesteld.

Bij brief van 13 maart 2003 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen van appellanten. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 5 juni 2003, waar J. Haije, in persoon, A.R. Kuyper, in persoon, de Stichting en andere, vertegenwoordigd door E. Visser, gemachtigde, de Vereniging en andere, in de persoon van V. van Lamoen en bijgestaan door mr. H.A. Sarolea, advocaat te Amsterdam, en verweerder, vertegenwoordigd door mr. F. Arents, ambtenaar van de provincie, zijn verschenen. Voorts zijn daar de gemeenteraad van Amsterdam, vertegenwoordigd door mr. J.P. Smit, ambtenaar van de gemeente, alsmede het Projectbureau Noord/Zuidlijn, vertegenwoordigd door mr. N.S.J. Koeman, advocaat te Amsterdam, en J.W. Bosch, gehoord.

2. Overwegingen

2.1. Het plan is vastgesteld ter voldoening aan artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en is een herziening van het bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn". Het plan is vastgesteld naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 20 februari 2001, nummer E01.99.0226/1, en naar aanleiding van het goedkeuringsbesluit van verweerder van 27 maart 2001, nr. 2001-6662, genomen naar aanleiding van genoemde uitspraak. Verweerder heeft het plan bij het bestreden besluit goedgekeurd.

Ontvankelijkheid

2.2. De beroepsgronden van de Stichting en andere, gericht tegen het ontbreken van het lengteprofiel en gericht tegen het plandeel met de nadere aanduiding "Openbare ruimte ten behoeve van langzaam verkeer" ter hoogte van het Picopleintje, steunen niet op een bij de gemeenteraad ingebrachte

zienswijze.

Ingevolge de artikelen 54, tweede lid, onder d, en 56, tweede lid, gelezen in samenhang met de artikelen 23, eerste lid, en 27, eerste en tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, kan beroep slechts worden ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van het college van gedeputeerde staten, voorzover dit beroep een grondslag heeft in een tegen het ontwerp-plan bij de gemeenteraad ingebrachte zienswijze. Dit is slechts anders voorzover de gemeenteraad bij de vaststelling van het plan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, voorzover het besluit van het college van gedeputeerde staten strekt tot onthouding van goedkeuring, dan wel indien een belanghebbende aantoonde dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest een zienswijze in te brengen.

Geen van deze omstandigheden doet zich voor.

Het beroep van de Stichting en andere is in zoverre dan ook niet-ontvankelijk.

Formele bezwaren

2.3. De Stichting en andere menen dat de terinzagelegging van het plan niet op juiste wijze is geschied en dat stukken ontbreken bij de publicatie in het gemeenteblad.

De Vereniging en andere stellen dat het plan ten onrechte aan de kerngroep van de subcommissie voor de gemeentelijke plannen en de stadsvernieuwing van de provinciale planologische commissie is voorgelegd gezien de zwaarte van de besluitvorming.

2.3.1. De Afdeling stelt vast dat het bestemmingsplan met de daarbij behorende stukken, zoals genoemd in artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, op de in de wet voorgeschreven wijze terinzage heeft gelegen. Voorts is gepubliceerd overeenkomstig de van toepassing zijnde wettelijke bepalingen. De Afdeling overweegt in dit verband dat geen wettelijke regeling valt aan te wijzen op grond waarvan de gemeenteraad verplicht is het bestemmingsplan integraal te publiceren in een gemeenteblad.

Verder is onbetwist dat de door de Vereniging en andere bedoelde kerngroep een subcommissie van de provinciale planologische commissie is als bedoeld in artikel 53, vierde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Een en ander in aanmerking genomen is de Afdeling van oordeel dat verweerder niet heeft gehandeld in strijd met artikel 28, tweede lid, tweede volzin, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Beroepsgronden ten aanzien van de gehele Noord-Zuidlijn

2.4. De Afdeling overweegt dat zij bij vorengenoemde uitspraak van 20 februari 2001 delen van het besluit van verweerder van 20 april 1999, no. 98-915490, waarbij het bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn" is goedgekeurd, heeft vernietigd en tevens aan een aantal plandelen goedkeuring heeft onthouden. Voor het overige is het goedkeuringsbesluit in stand gebleven, zodat het bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn" onherroepelijk is wat betreft de plandelen waarop dit deel van het goedkeuringsbesluit ziet. Beroepsgronden die zien op het reeds onherroepelijke deel van het

bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn" kunnen in deze procedure niet meer aan de orde komen. Hieruit vloeit voort dat ook de beroepsgronden die in wezen zien op de aanleg van de "Noord-Zuidlijn" als zodanig niet opnieuw ter discussie kunnen staan.

Gelet op het vorenstaande treffen de bezwaren van J. Haije, A.R. Kuyper en de Stichting en andere, voorzover deze zijn gericht tegen de onherroepelijke delen van het plan "Noord-Zuidlijn" dan wel in wezen zijn gericht tegen de gehele Noord-Zuidlijn, dan ook geen doel.

Beroepsgronden ten aanzien van het station Ceintuurbaan

2.5. A.R. Kuyper en de Vereniging en andere voeren aan dat verweerder ten onrechte is voorbijgegaan aan de door hen aangevoerde nieuwe omstandigheden en feiten die zich hebben voorgedaan na de vorige besluitvorming. Verder stellen de Vereniging en andere dat ernstige bezwaren bestaan ten aanzien van de operationele veiligheid voor station Ceintuurbaan.

2.5.1. De Afdeling heeft bij uitspraak van 20 februari 2001 goedkeuring onthouden aan het gedeelte van de Noord-Zuidlijn in de Ferdinand Bolstraat bij de Ceintuurbaan, het station Ceintuurbaan, omdat verweerder niet kon aannemen dat op aanvaardbare wijze tegemoet zou worden gekomen aan de belangen van hen die schade lijden als gevolg van de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

2.5.2. De Afdeling stelt vast dat de bezwaren van appellanten gericht tegen de goedkeuring van dit plandeel reeds aan de orde zijn geweest in eerdergenoemde uitspraak en geen aanleiding hebben gegeven tot de onthouding van goedkeuring. Naar het oordeel van de Afdeling zijn er geen nieuwe feiten of omstandigheden die aanleiding geven tot een andersluidend oordeel. De Afdeling overweegt hiertoe als volgt.

In eerdergenoemde uitspraak heeft de Afdeling overwogen dat de aanleg van de in het plan opgenomen noodvoorzieningen de uitvoering van het plan betreft en, nu het plan aan de aanleg daarvan niet in de weg staat, in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde is. De door de Vereniging en andere overgelegde brief van de Commandant Brandweer Rotterdam van 11 februari 2003 maakt dit niet anders.

Verder stelt de Afdeling vast dat de door appellanten overgelegde gegevens, waaronder de resultaten van de Mondriaanproef, het rapport nr. 9 van de audit-commissie NZL en de omstandigheid dat Amsterdam Centrum is aangewezen als beschermd stadsgezicht, dateren van vóór bovengenoemde uitspraak en reeds zijn beoordeeld in het kader van de vorige procedure. Voorts is ter zitting komen vast te staan dat het rapport van GEO Delft en het overgelegde rapport van AON Risk Consultants B.V. de bouwkundige risico's van de aanleg van de Noord-Zuidlijn betreffen: en zien op de wijze van de uitvoering van het plan wat betreft de methode van boren. De Afdeling heeft in eerdergenoemde uitspraak ten aanzien van de bouwkundige risico's overwogen dat zij in hetgeen appellanten hebben aangevoerd geen aanleiding ziet om aan te nemen dat het plan op onzorgvuldige wijze is voorbereid. Voorts behoefde verweerder, gelet op de resultaten van de onderzoeken en de voorgenomen maatregelen in verband met mogelijke risico's, in

redelijkheid in dit bezwaar geen aanleiding te zien om goedkeuring aan het plan te onthouden. Vorengenoemde rapporten leiden niet tot een andersluidend oordeel.

Beroepsgronden ten aanzien van de Sixhaven

2.6. De Stichting en andere stellen dat de gemeenteraad ten onrechte de plandelen van het bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn" met de bestemmingen "Ondergronds railtracé waarboven openbare ruimte" en "Ondergronds railtracé waarboven water" niet heeft meegenomen in het thans bestreden plan nu verweerder bij besluit van 27 maart 2001 hieraan alsnog goedkeuring heeft onthouden.

2.6.1. De Afdeling stelt vast dat verweerder bij besluit van 27 maart 2001 aan het plandeel met de bovengenoemde bestemmingen goedkeuring heeft onthouden voorzover het de gronden ter hoogte van de Sixhaven betreft. Anders dan appellanten menen, heeft dit slechts tot gevolg dat de gemeenteraad een artikel 30-plan diende vast te stellen ten aanzien van dit plandeel en niet voor alle plandelen in het bestemmingsplan "Noord-Zuidlijn" met genoemde bestemmingen.

Slotoverweging

2.7. Gezien het vorenstaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Hieruit volgt dat verweerder terecht goedkeuring heeft verleend aan het plan.

De beroepen, voorzover ontvankelijk, zijn ongegrond.

2.8. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van de Stichting en andere, voorzover gericht tegen het ontbreken van het lengteprofiel en gericht tegen het plandeel met de nadere aanduiding "Openbare ruimte ten behoeve van langzaam verkeer" ter hoogte van het Picopleintje, niet-ontvankelijk;
- II. verklaart de beroepen van J. Haije, A.R. Kuiper, de Stichting en andere, voorzover ontvankelijk, en de Vereniging en andere ongegrond.

Aldus vastgesteld door dr. D. Dolman, Voorzitter, en mr. J.R. Schaafsma en mr. H.Ph.J.A.M. Hennekens, Leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Langeveld, ambtenaar van Staat.

w.g. Dolman
Voorzitter

w.g. Langeveld
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 23 juli 2003

317-409.
Verzonden:

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van State,
voor deze

