

Technische vragen commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling **23 juni 2022**

Agendapunt/onderwerp:		Fractie:	Antwoord:
Tijdelijke Internationale Touringcar Terminal			
1	Pagina 2; Hoe is te garanderen dat parkeren voor evenementen voorgeaat?	OAA	Zie vraag 12.
2	Pagina 2; In hoeverre wordt aan de overige vereisten van veiligheid voldaan?	OAA	Aan alle reguliere vereisen van veiligheid moet voldaan worden. Varianten waarbij dit niet het geval was zijn eerder al afgevallen.
3	Pagina 3; wat is de motivatie voor de stelling over de sociale veiligheid?	OAA	Het is niet helemaal duidelijk welke stelling hier bedoeld wordt. Op pagina 9 en 10 van de afwegingsnotitie is een toelichting opgenomen bij de beoordeling van het aspect 'sociale veiligheid' voor elk van de 3 varianten. Dit is de motivatie onder de beoordeling/score die is opgenomen in de tabel.
4	Vragen omtrent afwegingsnotitie; Pagina 2 ; wat gebeurd er met het verschil van 45.000 en welke garantie is er voor deze aantallen?	OAA	Zie vraag 11. We leggen het aantal vast in de omgevingsvergunning en in een overeenkomst. Daarnaast legt Amsterdam het maximale aantal bussen vast in de concessie.
5	Pagina 4 ; wat houdt de concept overeenkomst ? Welke voorwaarden zijn er gesteld ? En kan dit bij de stukken toegevoegd worden ?	OAA	Beheer van de openbare ruimte en binnen het gebouw zelf blijft bij Amsterdam. Daarmee is Amsterdam als private beheerder van het gebouw verantwoordelijk voor de toezicht, beheer en veiligheid binnen het gebouw, inclusief de tijdelijke ITT. Voor de SMH is al afgesproken dat hier 24/7 toezicht is. Handhaving in de OR is nog onderwerp van gesprek en wordt ingevuld in lijn met het coalitie akkoord.
6	Pagina 6; hoe is de voorrang van het evenementen verkeer te garanderen? En hoe wordt dit gecontroleerd?	OAA	Zie vraag 12.
7	Pagina 6 ; hoe wordt de handhaving gerealiseerd en waar gaan de inkomsten heen? (zie coalitieakkoord)	OAA	Dit wordt nog uitgewerkt conform het gepubliceerde coalitieakkoord.
8	Was de voorgestelde (jaarlijkse) verhoging al bekend en opgenomen in onze gemeentelijke begroting?	OAA	Deze vraag gaat niet over de ITT?
9	P. 3 Afwegingsnotitie: "In het Afsprakenkader Ontwikkelstrategie DNK (3 december 2021) is de <i>algemene</i> afspraak over de openbare ruimte in DNK gemaakt dat die overgaat (eigendom en beheer) naar Ouder-Amstel." Gaat de eigendom van het gebied ook over naar Ouder-Amstel?	D66	Ja, daar waar het beheer door Ouder-Amstel zal worden gedaan komt ook de grond in eigendom van Ouder-Amstel.
10	Op p. 4 Afwegingsnotitie staat vermeld dat er een conceptovereenkomst is waarin beheerafspraken worden gemaakt met de	D66	In het afsprakenkader is voor de OR direct rond de SMH afgesproken dat hierover nog aparte afspraken vastgelegd worden via de aparte

	gemeente Amsterdam en dat het uitgangspunt is dat dit geen kosten/gevolgen voor Ouder-Amstel mag hebben. Hoe is dit te combineren met bovenstaand citaat (dat het beheer van de openbare ruimte overgaat naar Ouder-Amstel)?		overeenkomst. Aan deze aparte overeenkomst wordt nu gewerkt. Uitgangspunt bij deze overeenkomst is dat de beheerafspraken die hierin gemaakt worden geen kosten/gevolgen voor Ouder-Amstel mogen hebben.
11	Als er gekozen wordt voor het scenario in de SMH met het lage aantal verkeersbewegingen (variant C), hoe wordt er dan gezorgd dat er niet meer dan 45.000 bewegingen gerealiseerd worden, terwijl je weet dat het aantal benodigde bewegingen 90.000 is?	VVD	45.000 bussen komen en gaan, dus dat maakt 90.000 bewegingen. We leggen het maximaal toegestane aantal bussen vast in de omgevingsvergunning en in een overeenkomst. Daarnaast legt Amsterdam het maximale aantal bussen vast in de concessie.
12	Uitgangspunt is dat evenementenverkeer voor gaat, is er dan een alternatieve locatie van waaruit de touringcars gaan rijden bij een evenement? Of wordt er gebruik gemaakt van venstertijden? Met andere worden, hoe wordt geborgd dat de het evenementenverkeer ook daadwerkelijk voor gaat?	VVD	Dit wordt privaatrechtelijk geregeld met venstertijden en afspraken over de haltetijden in de concessie(s).
13	We begrijpen de keuze voor de voorkeur voor het scenario met max 45.000 touringcars bij het SMH, maar hoe realistisch is dit scenario als de gemeente Amsterdam aangeeft dat het dubbele aantal nodig is? Is er al besproken met Amsterdam wat er gebeurt met die overige 45.000 touringcars? En is dit dus een reëel scenario?	GL	45.000 is het benodigde aantal. Dit geeft 90.000 bewegingen. Dit volgt uit de besprekingen met Amsterdam en is in lijn met de lopende afspraken van Amsterdam met de maatschappijen. Vanuit de markt is ruimte voor groei, daarom is bij de locatie-afweging voor de tijdelijke ITT in DNK tevens verkend of hier mogelijkheden voor zouden. Dit is voor beide locatie niet mogelijk/wenselijk gebleken.
14	We zien dat er tijdens evenementen een neutraal effect is voor het gekozen scenario op de verkeersafwikkeling. Als mogelijke uitwijklocatie Gaasperplas genoemd. Geldt dit neutrale effect als de Gaasperplas gebruikt wordt of zonder dat hier gebruik van wordt gemaakt en is hier al over gesproken met belanghebbenden?	GL	Zie ook vraag 11 en 12. Er wordt privaatrechtelijk geregeld dat het evenementenverkeer voor gaat. Daardoor geldt bij alle varianten een neutraal effect tijdens evenementen. In beide gevallen geldt het maximum aantal bussen, indien meer nodig is dan moet dat elders, bijvoorbeeld bij de Gaasperplas. Dit regelen inclusief het betrekken van belanghebbenden ligt bij gemeente Amsterdam.