



Jaar 2013
Afdeling 3A
Nummer 208/971
Publicatiedatum 8 november 2013
Agendapunt 18
Datum besluit B&W 24 september 2013

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 24 september 2013
(Gemeenteblad afd. 1, nr. 971),

Besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen ontvankelijk en ongegrond te verklaren zoals verwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang. Er zijn geen wijzigingen in het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang ten opzichte van het ontwerp;
2. te bepalen dat er geen noodzaak is om een tijdvak of fasering van de uitvoering van de werken te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels ten aanzien van de wijze van bouwrijp maken vast te stellen;
3. geen grondexploitatieplan vast te stellen, omdat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie via erfpacht is verzekerd;
4. het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang, bestaande uit de verbeelding en regels en vergezeld gaande van een toelichting, in vergelijking met het bestemmingsplan zoals dit in ontwerp ter visie heeft gelegen, gewijzigd vast te stellen, met dien verstande dat de planregels op de volgende onderdelen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ambtshalve zijn gewijzigd:
 - a. artikel 3.1, onder c, is als volgt gewijzigd: "ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'brug' zijn bruggen en viaducten toegestaan ten behoeve van wegen, voet- en fietspaden alsmede onderliggende watergangen, wegen en groen, kunstwerken zoals taluds, bruggen en tunnels.";
 - b. artikel 3.4 is vervallen;
 - c. in artikel 6.1, onder e, is de aanduiding 'steiger' gewijzigd in de aanduiding 'aanlegsteiger'.
 - d. op de verbeelding is de aanduiding 'steiger' gewijzigd in de aanduiding 'aanlegsteiger'.

5. het bestemmingplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang met identificatienummer NL.IMRO.0363.A1202BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de Grootchalige Basiskaart Amsterdam, versie 1 januari 2012;
6. het Ministerie van Infrastructuur en Milieu alsook Gedeputeerde Staten van Noord-Holland te verzoeken om toestemming om het bestemmingsplan eerder te publiceren.

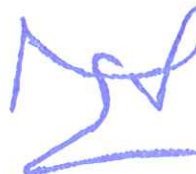
*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 6 november 2013.*

De voorzitter



mr. E.E. van der Laan

De raadsgriffier



mr. M. Pe



Voordracht voor de raadsvergadering van
6 en 7 november 2013

Jaar 2013
Afdeling 1
Nummer 971
Publicatiedatum 30 oktober 2013
Agendapunt 18
Datum besluit B&W 24 september 2013

Onderwerp

Vaststellen van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang

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

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen ontvankelijk en ongegrond te verklaren zoals verwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang. Er zijn geen wijzigingen in het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang ten opzichte van het ontwerp;
2. te bepalen dat er geen noodzaak is om een tijdvak of fasering van de uitvoering van de werken te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels ten aanzien van de wijze van bouwrijp maken vast te stellen;
3. geen grondexploitatieplan vast te stellen, omdat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie via erfpacht is verzekerd;
4. het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang, bestaande uit de verbeelding en regels vergezeld gaande van een toelichting, in vergelijking met het bestemmingsplan zoals dit in ontwerp ter visie heeft gelegen, gewijzigd vast te stellen, met dien verstande dat de planregels op de volgende onderdelen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ambtshalve zijn gewijzigd:
 - a. artikel 3.1, onder c, is als volgt gewijzigd: "ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'brug' zijn bruggen en viaducten toegestaan ten behoeve van wegen, voet- en fietspaden alsmede onderliggende watergangen, wegen en groen, kunstwerken zoals taluds, bruggen en tunnels.";
 - b. artikel 3.4 is vervallen;
 - c. in artikel 6.1, onder e, is de aanduiding 'steiger' gewijzigd in de aanduiding 'aanlegsteiger'.
 - d. op de verbeelding is de aanduiding 'steiger' gewijzigd in de aanduiding 'aanlegsteiger'.

5. het bestemmingplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang met identificatienummer NL.IMRO.0363.A1202BPGST-VG01 in elektronische en analoge vorm gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke is ontleend aan de Grootchalige Basiskaart Amsterdam, versie 1 januari 2012;
6. het ministerie van Infrastructuur & Milieu alsook Gedeputeerde Staten van Noord-Holland te verzoeken om toestemming om het bestemmingsplan eerder te publiceren.

Wettelijke grondslag

Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Bestuurlijke achtergrond

Aanleiding

De reden voor het opstellen van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang is de herinrichting van de De Ruijterkade en de Westertoegang. De herinrichting van de Westertoegang beslaat een verdieping van de tunnel en de aanleg van een vrije busbaan als uitvoering van de besluitvorming inzake de stadshartlus. De herinrichting van de De Ruijterkade vloeit voort uit de wens een betere doorstroom te maken voor langzaam verkeer langs deze kade. Daarnaast vereist de Wet ruimtelijke ordening digitale en actuele bestemmingsplannen, waardoor een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk is.

Begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang wordt als volgt begrensd:

Aan de oostzijde loopt de grens tot en met de Passage Westertoegang. Aan de zuidzijde loopt de grens langs de scheiding tussen de openbare ruimte en de uitgegeven en bebouwde percelen, de tunnel onder het spoor maakt deel uit van het bestemmingsplangebied tot aan de begrenzing van stadsdeel Centrum. Het bebouwde deel valt buiten het plangebied en de bestaande, openbare verkeersruimte met stoepen, de parallelweg, parkeerruimte en wegvakken voor langzaam en gemotoriseerd verkeer, behoort tot het plangebied. Aan de westzijde volgt de plangrens de oostelijke rand van de Westerdokssluis. En aan de noordzijde loopt de plangrens door het IJ, zodanig dat de na de verbreding van de kade opnieuw aan te sluiten steigers van de riviercruiseschepen binnen het plangebied vallen.

Geldend regime

Het juridisch planologisch kader voor het plangebied is de Bouwverordening. Het voorliggende bestemmingsplan zal de Bouwverordening als juridisch planologisch kader vervangen. Het plangebied maakt deel uit van het gebied dat is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Bij het ontbreken van een beschermend bestemmingsplan voor dit gebied, geldt een aanhoudingsplicht voor alle aanvragen om omgevingsvergunning.

Programma

Het voorliggende bestemmingsplan kent vier bestemmingen:

1. Verkeer – 1;
2. Verkeer – 2;

-
3. Verkeer – 3;
 4. Water.

Hieronder volgt een globale beschrijving van voornoemde bestemmingen:

Ad 1 Verkeer – 1

De voor Verkeer – 1 aangewezen gronden betreffen het spoor. Binnen deze bestemming zijn railwegen en bijbehorende voorzieningen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' is een brug of viaduct toegestaan ten behoeve van de wegen, fiets- en voetpaden.

Ad 2 Verkeer – 2

De voor Verkeer – 2 aangewezen gronden betreffen de De Ruijterkade. Binnen deze bestemming zijn rijwegen met maximaal twee rijstroken toegestaan.

Ad 3 Verkeer – 3

De voor Verkeer – 3 aangewezen gronden betreffen het langzaam verkeer. Binnen deze bestemming zijn voet- en fietspaden, openbare ruimte, parkeervoorzieningen, toe- en afritten, fietsparkeren en overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming toegestaan. Ter plaatse van het aanduidingsvlak 'laad- en losplaats' zijn laden en lossen van bestemmingsverkeer en halteerplaatsen voor touringcars toegestaan.

Ad 4 Water

Primair is het water bestemd voor waterwegen, waterberging, waterhuishouding, waterstaattoeleinden en overige voorzieningen ten behoeve van deze bestemming. Ter plaatse van de aanduiding 'aanlegsteiger' is per aanduiding één aanlegsteiger toegestaan. Riviercruiseschepen en bedrijfsvaartuigen mogen afmeren aan de aanlegsteigers, het afmeren van pleziervaartuigen, woonschepen, woonboten of woonarken is niet toegestaan.

Onderbouwing besluit

A1 Ingebrachte zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie gelegen. Hiertoe heeft op 1 mei 2013 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken heeft met ingang van 2 mei 2013 gedurende een periode van zes weken ter visie gelegen, met de mogelijkheid voor een ieder om een zienswijze in te dienen. Naar aanleiding hiervan zijn twee zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

In de Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang worden de zienswijzen inhoudelijk beantwoord. De zienswijzen zijn ongegrond. De zienswijzen hebben betrekking op het aspect verkeer, meer specifiek de knip en de stadshartlus, alsmede een rechts- en linksaffer ten behoeve van de Kamer van Koophandel.

Mede naar aanleiding van een actualisatie van het onderzoek naar luchtkwaliteit is de tekst in de toelichting aangepast en het geactualiseerde onderzoek als bijlage bij de toelichting gevoegd. Dit heeft geen gevolgen voor de regels gehad. Omdat de toelichting van het bestemmingsplan geen deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit, hebben de wijzigingen in de toelichting geen juridische status in formele zin. Voorgaande heeft tot gevolg dat de ingebrachte zienswijzen ongegrond verklaard moeten worden.

In het kader van de Wet bescherming persoonsgegevens mogen persoonsgegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar worden gesteld. Daarom zijn de ingebrachte zienswijzen geanonimiseerd in de digitale versie van het bestemmingsplan. In de analoge versie zijn de niet geanonimiseerde zienswijzen opgenomen.

Ad 2 Geen noodzaak tot bepalen van tijdvak of fasering

De ontwikkelingen zijn van gemeentewege voorzien. Er is geen noodzaak gezien tot het afdwingen van fasering van de ontwikkelingen.

Ad 3 Geen exploitatieplan vaststellen

Alle gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam. De gronden zullen in erfpacht worden uitgegeven. De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond alsmede het bestemmingsplan niet voorziet in een bouwplan waarvoor het opstellen van een exploitatieplan noodzakelijk is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

Ad 4 Ambtshalve wijzigingen

Ad a en b – artikel 3 – bestemming Verkeer-1

Een omissie in het ontwerpbestemmingsplan is hersteld. Onder de spoorbrug zijn wegen, voet- en fietspaden toegestaan, deze functies waren niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Ad c en d – artikel 5 – bestemming Water

De wijziging van de aanduiding 'steiger' in de aanduiding 'aanlegsteiger' is het gevolg van een betere afstemming van het voorliggende bestemmingsplan met de aangrenzende bestemmingsplannen in het gebied.

Voorgesteld wordt het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang gewijzigd vast te stellen in vergelijking met het bestemmingsplan zoals dat in ontwerp ter visie heeft gelegen. De naar voren gebrachte zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan zoals dit ter visie heeft gelegen. De ingebrachte zienswijzen zijn voorzien van een reactie. Hiervoor wordt verwezen naar bijgevoegde Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang.

Ad 5 Gewijzigde vaststelling in elektronische en analoge vorm

Op grond van de wet- en regelgeving dient het bestemmingsplan digitaal te worden vastgelegd en vastgesteld. Voorts is bepaald dat bij de vaststelling van het

bestemmingsplan tevens dient te worden aangegeven welke ondergrond voor de digitale verbeelding is gebruikt.

Naast een digitaal bestemmingsplan is ook voorzien in een analoge versie van het bestemmingsplan, waarbij een volledige verbeelding van het bestemmingsplan op papier dient te worden vastgesteld. Daarom is hier ook de gewijzigde vaststelling van het analoge bestemmingsplan (de papieren versie) ter besluitvorming voorgelegd. Indien verschil in uitleg bestaat over de inhoud van het digitale en het analoge plan is de eerstgenoemde inhoud beslissend.

Ad 6 Versnelde bekendmaking van de gewijzigde vaststelling bestemmingsplan

De bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen twee weken na de vaststelling. Omdat bij de vaststelling van het bestemmingsplan De Ruijterkade-Westertoegang wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp, wordt het besluit tot vaststelling zes weken na de vaststelling bekendgemaakt. Dit in verband met de mogelijkheid van een reactieve aanwijzing van de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) en/of het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS). In de wet is bepaald dat indien geen provinciale en/of nationale belangen worden geraakt met de gewijzigde vaststelling, aan GS en het ministerie van I&M kan worden verzocht om toestemming om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren. De raad dient te besluiten over het verzoek om eerder te publiceren. Omdat er geen sprake is dat het gewijzigde vastgestelde bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang strijd vormt met de provinciale en/of nationale belangen, is het onnodig om voor de bekendmaking deze lange termijn af te wachten.

Financiële paragraaf

Toelichting

n.v.t.

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

1. Bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang – toelichting;
2. Bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang – regels;
3. Verbeelding behorende bij het bestemmingsplan De Ruijterkade-Westertoegang;
4. Nota van Beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang (geanonimiseerd).

Ter inzage gelegd

Bijlagen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang, te weten:

- | | |
|-----------|--|
| Bijlage 1 | Kennisgeving ontwerpbestemmingsplan |
| Bijlage 2 | Kennisgeving 1.3.1 Bro |
| Bijlage 3 | Bodem onderzoek, 26 augustus 2010 |
| Bijlage 4 | Bodem, aanvullend onderzoek, 28 augustus 2012 |
| Bijlage 5 | Notitie IBA, resultaten onderzoek bodem, d.d. 30 augustus 2012 |
| Bijlage 6 | Externe veiligheid |
| Bijlage 7 | Akoestisch onderzoek, 5 maart 2013 |
| Bijlage 8 | Onderzoek Luchtkwaliteit, 7 december 2012 |
| Bijlage 9 | Onderzoek luchtkwaliteit, IBA, 28 augustus 2013 |

Jaar 2013
Afdeling 1
Nummer 971
Datum 30 oktober 2013

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van 6 en 7 november 2013

Bijlage 10	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 11	Cultuurhistorische verkenning
Bijlage 12	Natuurtoets, november 2012
Bijlage 13	Verkeersonderzoek, 5 december 2012
Bijlage 14	Watertoets IBA, 28 augustus 2012
Bijlage 15	Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang (niet geanonimiseerd).

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Dienst Ruimtelijke Ordening, Paula Huiszoon, telefoon 020 255 1639, e-mail p.huiszoon@dro.amsterdam.nl

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester

21

Plangebiedgrens

Verkeer - 1

Verkeer - 2

Verkeer - 3

Water

Dubbelbestemmingen

WR-A Waarde - Archeologie

WS-WK Waterstaat - Watkoning

Gebiedsaanduidingen

geluidzone - industrie

Functieaanduidingen

(as) aanlogsteiger

(br) brug

(II)

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak



longte (m)

Verklaringen

Ondergrond onderzoek naar GBA 2012

Planinformatie

01-06-2015	Parvulus Vestibulum
	Centrum

04-11-2018	Vollgeplant
	Orthomorphologie

[illegible]

Bestimmungsplan Herinrichtung

Verbeelding

Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 6-11-2013, NR. 208/971
DE RAADSGRIFFIER,

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and a horizontal line at the bottom.



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

**Nota van Beantwoording
zienswijzen
bestemmingsplan
Herinrichting De
Ruijterkade-Westertoegang**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 6-11-2013, NR. 208/971
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
Datum	6 november 2013

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 1 mei 2013 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok west heeft met ingang van 2 mei 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn volledigheidshalve integraal als bijlage opgenomen.

Behandeling zienswijzen

1.1 Formele aspecten:

Van de volgende adressanten zijn zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
1	Straatman Koster advocaten namens P1 Parking Amsterdam Centre B.V.	Postbus 717 3000 AS Rotterdam	per fax 10 juni 2013
2	Kamer van Koophandel Amsterdam	Postbus 2852 1000 CW Amsterdam	ter post bezorgd 12 juni 2013; ontvangen op 17 juni 2013

Overeenkomstig artikel 3.8 Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door een ieder naar voren kunnen worden gebracht.

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 2 mei 2013. De termijn eindigde op 12 juni 2013. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor de zienswijze voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

De zienswijzen zijn tijdig ingediend.

1.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

Adressant vreest dat de bereikbaarheid van haar parkeergarage op de Prins Hendrikkade zal verslechteren doordat zij ten gevolge van de knip te maken krijgt met ernstige doorstromingsproblemen. De bereikbaarheid van P1 Parking is in gevaar. De P1 parkeergarage is afhankelijk van een goede doorstroming van het verkeer op de gehele route inclusief de Westertoegang.

1. Verkeer

Adressant vreest dat het (heringerichte) kruispunt De Ruijterkade-Westbuis van de Westertoegang de toename van verkeer als gevolg van de knip niet voldoende kan verwerken waardoor de bereikbaarheid van haar parkeergarage op de Prins Hendrikkade zal verslechteren.

Adressant veronderstelt dat bij instelling van de grote stadshartlus de westbuis van de Westertoegang meer verkeer te verwerken zal krijgen. Uit het verkeersonderzoek blijkt namelijk dat de IC-waarden toenemen en de wenswaarde van 0,7 wordt overschreden. Uit de nadere kruispuntanalyse blijkt vervolgens dat het verkeersaanbod niet kan worden verwerkt, hierbij wordt een voorbehoud gemaakt voor kruisingen waarbij het OV met een groot aantal bussen en/of trams gebruik maakt van prioriteit in de voertuigafhankelijke regelingen, de cyclustijd en de opstellengte worden langer. Het is adressant niet duidelijk waarom er niet concreet is onderzocht met medeneming van de informatie over OVlijnen hoe de situatie in de toekomst zal zijn. Adressant volgt het standpunt dat het overige verkeer niet teveel last zal hebben van het OV dan ook niet.

Beantwoording

Het besluit met betrekking tot de knip in de Prins Hendrikkade en de stadshartlus dateert uit 1998 en is opnieuw bekrachtigd door zowel de Centrale Stad als stadsdeel Centrum in 2009. Het voorliggende bestemmingsplan betreft het juridisch planologisch vastleggen van deze eerdere besluitvorming. Met het in procedure brengen van voorliggend bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan voornoemde besluitvorming.

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van zoveel statische als dynamische verkeersmodellen om te onderzoeken of er sprake kan zijn onvoldoende verkeersdoorstroming. Dit betekent het volgende. Een dynamisch verkeersmodel laat bewegende verkeersstromen zien. Een statisch verkeersmodel doet dat niet maar geeft alleen verkeersintensiteiten weer gedurende een bepaalde periode. In casu betekent dit dus dat eerst met een statisch verkeersmodel gekeken is naar verkeersbelasting op de wegvakken en daar waar de verkeersbelasting hoog is, is nader gezoomd met behulp van het dynamisch verkeersmodel. Met dit model is gekeken naar de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau. De conclusie van dit onderzoek is dat het verkeeraanbod in beide varianten (zowel met éénrichtingsverkeer als met tweerichtingsverkeer op de Martelaarsgracht) bij alle doorgerekende kruispunten bij het voorliggende profiel met een

starre regeling¹ verwerkt kan worden. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om te doorstroming te bevorderen.

Het wegdeel 'Droogbak tussen De Ruijterkade en de Nieuwe Westerdokstraat (4)' maakt deel uit van het Hoofdnet Auto. Volgens het Beleidskader Hoofdnetten Auto geldt dat de maximale I/C-verhouding voor de hoofdinfrastructuur 0,9 mag zijn, de wenswaarde bedraagt 0,7. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de I/C-verhouding op genoemd wegdeel weliswaar toeneemt maar op de grenswaarde van 0,7 blijft.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het enkel uitlichten van een I/C-waarde en daar de conclusie aan te verbinden dat er sprake van onvoldoende doorstroming, niet juist en onvolledig is. Daar waar op wegvakken een I/C verhouding van 80% of hoger optreedt wordt met behulp van een nadere kruispuntenanalyse bepaald of de afwikkelingskwaliteit op deze locaties wel voldoende geborgd is. Uit alle kruispuntenanalyses dat het verkeer op de onderzochte locaties op voldoende wijze kan worden verwerkt en dat nadere maatregelen niet nodig zijn.

2. Relatie tussen gebieden

Adressant geeft aan dat er een directe relatie bestaat tussen de verkeerssituatie in het bestemmingsplangebied 'Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang' en aangrenzende gebieden, terwijl deze in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan en andere plannen, zoals IJsei, Stationseiland en de Rode Loper, niet wordt gelegd.

Beantwoording

Het verkeerssituatie in gebied 'Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang' hangt samen met de verkeerssituatie in andere (in voorbereiding zijnde) plannen. In de verkeerstudie is het gebied bekeken in samenhang met deze andere gebieden. In paragraaf 2.3 van het verkeersonderzoek is de relatie met andere projecten en onderzoeken aangegeven. Geconcludeerd is dat de verkeersafwikkeling op het netwerk rond het Stationseiland voor alle modaliteiten gewaarborgd kan worden. Dit betekent dat het verkeersaanbod op de kruispunten in de spitsperiode binnen een cyclustijd van 100 seconden kan worden verwerkt.

Het opgestelde verkeersonderzoek is bestemmingsplan overschrijdend en de verschillende gebieden zijn in samenhang met elkaar beschouwd.

3. Westertoegang, 2 x 2 rijbanen

Adressant concludeert uit de 'Nota actualisering aan het IJ', het onderzoek 'verkeerscirculatie binnenstad 2020', 'het sectorenmodel' en het 'model Amstel westwaarts' dat voor de doorstroming noodzakelijk dat de Westertoegang voldoende robuust is om het extra verkeer te kunnen verwerken. Dit betekent dat er *centrum in* twee rijstroken beschikbaar moeten zijn. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hier ten onrechte niet in. De aparte busbaan kan worden gebruikt om de

¹ Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen

noodzakelijke tweede rijstrook te realiseren. De bussen rijden dan mee met het overige verkeer, het centrum in.

Beantwoording

In het verkeersonderzoek is het plan getoetst met een vrijliggende busbaan en één rijstrook voor het overige verkeer in de Westertoegang, centrum in. Uit het onderzoek blijkt dat de doorstroming voldoende gewaarborgd is.

Adressant 2

1. De gemeente moet gemaakte afspraken nakomen
Adressant heeft zich beging jaren '90 op verzoek van de gemeente gevestigd aan de De Ruijterkade. Er zijn toen afspraken gemaakt over een goede bereikbaarheid van het gebouw, zowel per auto, fiets als per openbaar vervoer. De Kamer van Koophandel ontvangt circa 120.000 bezoekers per jaar.

Beantwoording

De bereikbaarheid van de Kamer van Koophandel zal wijzigen maar blijft nog steeds goed.

2. Handhaaf de linksaffer en de rechtsaffer.
Het nieuwe profiel van de De Ruijterkade zal bestaan uit twee rijbanen van elk één rijstrook. Voor de bereikbaarheid van het gebouw is een linksaffer en een rechtsaffer nodig. Met de dienst DIVV is een afspraak gemaakt over de handhaving van de linksaffer.
Adressant geeft aan dat het nieuwe wegprofiel zal leiden tot een chaotische verkeersafwikkeling en een sterk verslechterde bereikbaarheid van het kantoor. Het zal leiden tot een belemmering van de doorstroming en tot onveilige situaties op het kruispunt met de Westerdokskade omdat hier veel auto's een 'U-turn' moeten maken.

Beantwoording

In december 2011 heeft de raad ingestemd met het voorlopig ontwerp voor het Westelijk Stationseiland. De wegonderdelen De Ruijterkade en Westertoegang liggen in dit gebied. In de zomer 2012 is inspraak mogelijk geweest op het ontwerp. De inspraakreactie van adressant heeft ertoe geleid dat de linksaffer op de De Ruijterkade voor het gebouw van adressant zal terugkeren in het definitieve ontwerp. In haar besluit van 16 oktober 2012 heeft het college van burgemeester en wethouders dit bekrachtigt. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van deze linksaffer mogelijk.

Bij het vormgeven van het ontwerp is rekening gehouden met het gegeven dat het autoverkeer naar de Kamer van Koophandel voornamelijk uit het westen komt. Om de aanrijdroute vanuit het oosten beter te faciliteren is besloten de linksaffer terug in het ontwerp te brengen. De rechtsaffer naar de Kamer van Koophandel komend vanuit het westen vervalt omdat deze niet noodzakelijk is.

3. Laden en lossen moet ruimte krijgen
De openbare ruimte krijgt de bestemming Verkeer-2. Adressant verzoekt om in de toelichting op toenemen dat aan de zuidkant van de rijstroken ruimte wordt gecreëerd die gebruikt kan worden voor het laden en lossen. In de plannen is laden en lossen

voorzien aan de noordzijde om de riviercruiseschepen te bevoorraden. De De Ruijterkade is een corridor waarbij de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer de prioriteit heeft. Daarom is het onwenselijk om de bevoorrading van de kantoren aan de zuidzijde plaats te laten vinden via laad- en losplaatsen aan de noordzijde. De vele oversteekbewegingen leiden tot flinke verstoringen in de doorstroming.

Beantwoording

Aan de noordzijde van de weg wordt over vrijwel de gehele lengte van het Westelijk Stationseiland een laad- en losstrook aangelegd. Dat is een enorme toename van laad- en losruimte ten opzichte van de huidige situatie. Laden en lossen voor de Kamer van Koophandel kan met kleiner vrachtwagens, bestelwagens en dergelijke op het terrein van de Kamer van Koophandel plaatsvinden. Grote vrachtwagens kunnen in de nieuwe situatieladen en lossen aan de IJzijde. Steekwagens kunnen over de overloophbare middenberm rijden om de Kamer van Koophandel te bereiken. Vrachtwagens kunnen ook in het kleine straatje achter het Havengebouw stoppen. Het verdient echter aanbeveling om, net als in de binnenstad, gebruik te maken van kleine vrachtwagens. Er is onvoldoende ruimte om aan beide zijden van de weg een laad- en losruimte te realiseren. De laad- en losstrook ligt aan de IJzijde omdat de riviercruise een grotere behoefte heeft aan laden en lossen dan de Kamer van Koophandel.

4. Geen breed trottoir nodig

Het trottoir aan de zijde van de Kamer van Koophandel wordt aanzienlijk verbreed. Volgens adressant is dat niet nodig omdat aan de overkant al een brede wandelboulevard wordt gerealiseerd. De ruimte kan beter gebruikt worden voor een volwaardig fietspad en een rechtsaffer.

Beantwoording

De De Ruijterkade is een belangrijk onderdeel van de IJoevers waar de stad aan het IJ wordt gelegd. Een goede openbare ruimte is daarbij van groot belang. Om voldoende verblijfkwaliteit te garanderen is gekozen voor ruime en overzichtelijke voetgangersgebieden.

Bij het vormgeven van het ontwerp is meegenomen dat het autoverkeer naar de Kamer van Koophandel voornamelijk uit het westen komt. Om de aanrijdroute vanuit het oosten beter te faciliteren is besloten om de linksaffer terug in het ontwerp te brengen. De rechtsaffer is vervallen omdat deze niet noodzakelijk is.

5. Zorg voor goede alternatieve fietsroutes

Adressant betreurt het verdwijnen van de fietsroute onder de Westertoegang en wijst op het belang van een uitgewerkt plan voor de alternatieve fietsroutes.

Beantwoording

Wij delen de mening dat het fietspad onder de Westertoegang alleen opgeheven kan worden wanneer er goede alternatieven beschikbaar zijn. Deze zijn er in de vorm van de Langzaam Verkeerspassage in het Centraal Station (gereed 2013), de oostbuis van de Westertoegang via de fietsbrug bij het IBIS-hotel en de Westerdokskade. Door de 'knip' in het vastgestelde VO Stationseiland zal het fietsverkeer bij de kruising met de martelaarsgracht overigens ook beter doorstromen. Bestuurlijk is de keuze voor een

busbaan in plaats van een fietspad in de Westertoegang vastgesteld (BOC, 5 oktober 2011). De aanwezigheid van de alternatieve fietsroutes en de betrouwbaarheid van de aan- en afvoerroutes richting het busstation achter het Centraal Station en de tijdswinst van 20 seconden per bus in de spits door het gebruik van een vrije busbaan, is hierbij doorslaggevend geweest.

Conclusie

1. Voorgesteld wordt de naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang naar voren gebrachte zienswijzen van adressanten 1 en 2 ontvankelijk te verklaren;
2. en de zienswijzen van adressanten 1 en 2 zoals onderbouwd in deze Nota van beantwoording ongegrond te verklaren. De zienswijzen hebben niet geleid tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang.

BIJLAGE

Ingebrachte zienswijzen

Straatman Koster advocaten

Postbus 717, 3000 AS Rotterdam
Bezoekadres:
Millenniumtoren 24^e, Weena 690, Rotterdam

AANGETEKEND

Gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. de directeur van de Dienst
Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

mr. drs.

advocaat

T: +31(0)10 - 24 00 447

F: +31(0)10 - 24 00 448

M:

E: @straatmankoster.nl

VOORAF PER FAX: +31(0)20 - 255 1551

Rotterdam, 10 juni 2013

Onze ref.: 08-070

Uw ref.: Ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang

Betreft: **Zienswijze P1 ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-
Westertoegang**

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

1. Namens P1 Parking Amsterdam Centre B.V. (P1) dien ik de volgende zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang. P1 is de exploitant van de P1 Parking op de Prins Hendrikkade 20a gelegen onder rederij Lovers.
2. P1 heeft de volgende opmerkingen op het ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang.

Verkeer

3. De kern van de zorg van P1 is dat zij zich ten eerste afvraagt of het (heringerichte) kruispunt De Ruijterkade -Westbuis van de Westertoegang het toenemende verkeer als gevolg van de knip wel voldoende kan verwerken. Zij ziet in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende aanknopingspunten om aan te nemen dat dit het geval is. P1 vreest dan ook dat de bereikbaarheid van haar garage zal verslechteren. Zij licht dat hierna toe.
4. P1 constateert dat in dit ontwerpbestemmingsplan geen relatie wordt gelegd met het ontwerpbestemmingsplan IJseI ten aanzien van het aspect verkeer. Dat is wel noodzakelijk, omdat er een directe relatie is tussen (de doorstroming op) het

Straatman Koster advocaten

kruispunt Westbuis van de Westertoegang / De Ruijterkade en de tunnel (auto-onderdoorgang). P1 verzoekt de gemeente beide ontwerpen op elkaar af te stemmen om de verkeerssituatie te optimaliseren.

5. Hetzelfde geldt voor de andere ontwerpbestemmingsplannen zoals Stationseiland en de andere plannen die de gemeente aan het maken is voor de aangrenzende gebieden, zoals de Rode Loper. De verkeerssituatie in die gebieden hangt immers met elkaar samen.
6. Wanneer de grote stadshartlus wordt ingesteld, zal de westbuis van de Westertoegang meer verkeer te verwerken krijgen. Zoals uit het verkeersonderzoek blijkt, heeft dat negatieve gevolgen voor de doorstroming. De I-C waarden gaan namelijk omhoog. Ten aanzien van het wegvak Droogbak (tussen De Ruijterkade en Nieuwe Westerdokstraat) wordt in het onderzoek aangegeven dat de wenswaarde van 0,7 wordt overschreden. Uit de nadere kruispuntanalyse blijkt vervolgens dat het verkeersaanbod nog niet kan worden verwerkt, maar dat een voorbehoud wordt gemaakt voor kruisingen waarbij het OV met een groot aantal bussen en/of trams gebruik maakt van prioriteit in de voertuig afhankelijke regelingen. Hierdoor kan de cyclustijd en de berekende opstellengte hoger uitvallen. Het is P1 overigens volstrekt niet duidelijk waarom er vervolgens niet concreet is onderzocht met medeneming van de informatie over OV lijnen hoe de situatie in de toekomst zal zijn. De gemeente volstaat met op te merken dat het erop lijkt dat het overige verkeer niet teveel last zal hebben van het OV. Die conclusie is vaag en niet onderbouwd.
7. Gelet op bovenstaande heeft P1 zorgen over de doorstroming van het verkeer in de Westertoegang. P1 verbaast zich erover dat het wegprofiel van de westbuis niet wordt aangepast om een goede verkeersdoorstroming te garanderen. Ook in de westbuis zou het wegprofiel 2 x 2 rijstroken moeten worden. De aparte busbaan, die nu wordt aangelegd, kan worden gebruikt om in de westbuis om de noodzakelijke twee rijstroken te creëren. P1 wijst erop dat er ook geen aparte busbaan *centrum in* is; de bussen rijden mee met het overige verkeer *centrum in*. Het aantal bussen zal toch afnemen in de toekomst (onder andere) als gevolg van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn, zodat het mogelijk is de bussen mee te laten rijden met het overige verkeer.
8. P1 wijst er in dit verband op dat in de Nota actualisering infrastructuur aan het IJ dat de volgende afspraken zijn gemaakt over de verkeerscirculatie stadszijde Centraal Station:

Straatman Koster advocaten

"Het vastleggen van de uitgangspunten inzake de verkeerscirculatie aan de stadszijde van het Centraal Station. Uitgangspunt is het vastleggen dat de Prins Hendrikkade zoveel mogelijk wordt ontlast door het instellen van een stadshartlus en zware Oostertoegangsweg en Westertoegangsweg)".

In het onderzoek verkeerscirculatie binnenstad 2020 staat hierover: *het autoverkeer neemt over het algemeen af in de binnenstad, behalve op delen van de nieuwe Stadshartlus (achter het Centraal Station, de Spulstraat, Singel, Amstel tussen Munt en Blauwbrug).*

In dit onderzoek wordt verder opgemerkt dat er onzekerheid is over de exacte effecten van de toename van het verkeer waaronder de toename en doorstroming van het verkeer achter het Centraal Station.

Daarnaast blijkt uit hetzelfde onderzoek, dat door 'het sectorenmodel' of door 'het model Amstel westwaarts' de verkeersdrukke op het wegvak achter het Centraal Station en naast het Centraal Station (West- en Oostbuis van de Westertoegang) nog meer gaat toenemen. In het rapport staat: *"Door deze ingrepen komt in dit gebied waarschijnlijk zoveel extra autoverkeer, dat dit in de spits niet goed kan doorrijden"* (blz. 5 paragraaf Krulspunt de Munt).

9. Kortom, het belang van een zware Westertoegang is (terecht) onderkend door de gemeente. Gelet op de toename van het verkeer dat via de route achter het Centraal Station het centrum zal inrijden, is het noodzakelijk dat de Westertoegang voldoende robuust is om dit extra verkeer te kunnen verwerken. Dat betekent dat er ook *centrum* in twee rijstroken beschikbaar moeten zijn. Hierin wordt in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan ten onrechte niet voorzien.

Conclusie

10. P1 concludeert dat het verkeer – nog meer dan nu al het geval is – in de toekomst als gevolg van de voorgenomen knip met ernstige doorstromingsproblemen te maken krijgt. De toenemende congestie heeft grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de P1 Parking. Het verkeer vanuit de stad (Damrak) kan immers niet meer linksaf slaan naar de parkeergarage, maar moet omrijden via de lus achter het station langs. De P1 parkeergarage is afhankelijk van een goede doorstroming van het verkeer op de gehele route inclusief de Westertoegang. P1 vreest dat (onder andere) de Westertoegang niet goed is berekend op het verwerken van het verkeer en dringt aan op aanpassing van het wegprofiel naar 2x2 stroken door het opgeven

Straatman Koster advocaten

van de vrije busbaan. Zonder een dergelijke aanpassing zal er sprake zijn van een problematische en vanuit ruimtelijke ordeningsperspectief onaanvaardbare verkeerssituatie in het gebied en heeft P1 geen garantie dat de parkeergarage ook in de toekomst goed bereikbaar zal zijn.

Hoogachtend,
Straatman Koster Advocaten B.V.



Kamer van Koophandel Amsterdam
De Ruyterkade 5
Postbus 2852 1000 CW Amsterdam
T 020 531 4000 F 020 531 4799
www.kvk.nl

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening
T.a.v. de heer H. Tijn, directeur
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

17/6	
verz.	
volg.	13-1298

uw kenmerk

-

ons kenmerk

13U.078

datum

12 juni 2013

bijlagen

-

onderwerp

zienswijze BP Herinrichting De
Ruyterkade-Westertoegang

e-mail

@kvk.nl

Geachte heer Tijn,

Onlangs heeft u het Ontwerpbestemmingsplan Herinrichting De Ruyterkade-Westertoegang vrijgegeven voor inspraak. In 2012 hebben wij reeds een zienswijze gegeven op het herinrichtingsplan. Wij geven graag ook op het ontwerpbestemmingsplan onze zienswijze.

De De Ruyterkade en de Westertoegang hebben dringend een opknappbeurt nodig. Dit bestemmingsplan heeft als doel om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven en het (auto)verkeer beter te laten doorstromen.

Uw voorstellen voor de inrichting van de verkeersbestemmingen op de De Ruyterkade leiden echter tot sterk verslechterde bereikbaarheid van het Kamer van Koophandelgebouw en de andere kantoren die hier gevestigd zijn. Deze zijn voor ons onaanvaardbaar. Hieronder leggen we uit waarom.

De gemeente moet gemaakte afspraken nakomen

De Kamer van Koophandel heeft zich begin jaren '90 op verzoek van de gemeente gevestigd aan de De Ruyterkade met o.a. als doel het IJoveerproject te stimuleren. Er zijn toen ook afspraken gemaakt over een goede bereikbaarheid van het gebouw, zowel per auto, fiets als openbaar vervoer.

De Kamer van Koophandel heeft een belangrijke nutsfunctie en daarom ook veel bezoekers. Op jaarbasis ontvangen wij ca. 120.000 bezoekers waarvan een groot deel met de auto komt.

Handhaaf de linksaffer en de rechtsaffer

In de toelichting voor het autoverkeer (artikel 14.3) wordt aangegeven dat het nieuwe profiel van de De Ruyterkade zal bestaan uit twee rijbanen van elk één rijstrook. Voor de bereikbaarheid van ons gebouw hebben wij een linksaffer en een rechtsaffer nodig. Wij verzoeken u dit in de toelichting alsnog op te nemen. Met de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer hebben wij afspraken gemaakt over de handhaving van de linksaffer.

De bovengenoemde voorstellen leiden tot een chaotische verkeersafwikkeling op de De Ruyterkade en een sterk verslechterde bereikbaarheid van ons kantoor. Het weglaten van de linksaffer en rechtsaffer zal ook de doorstroming ernstig belemmeren. Het zal ook leiden tot onveilige situaties op het kruispunt met

de Westerdokskade omdat hier veel auto's een 'u-turn' moeten maken. Bovendien zullen veel bestuurders toch over de middenberm gaan rijden om zo alsnog linksaf te kunnen slaan. Wij verzoeken u daarom met klem om de linksaffer en rechtsaffer te handhaven.

Laden en lossen moet ruimte krijgen

De openbare ruimte krijgt bestemming verkeer – 2. Wij verzoeken u nadrukkelijk om in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen dat aan de zuidkant van de rijstroken ruimte wordt gecreëerd die gebruikt kan worden voor het laden en lossen. In de huidige plannen is laden en lossen voorzien aan de noordzijde om de riviercrusleschepen te bevoorraden. Aangezien de De Ruijterkade een corridor is waarbij de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer de prioriteit heeft, is het onwenselijk om de bevoorrading van de kantoren aan de zuidzijde plaats te laten vinden via laad- en losplaatsen aan de noordzijde. De vele oversteekbewegingen leiden tot flinke verstoringen in de doorstroming.

Geen breed trottoir nodig

Het trottoir aan de zijde van de Kamer van Koophandel wordt aanzienlijk verbreed. In onze ogen is dit niet nodig omdat aan de overkant al een brede wandelboulevard wordt gerealiseerd. De ruimte kan daarom beter gebruikt worden voor een volwaardig fietspad en een rechtsaffer.

Zorg voor goede alternatieve fietsroutes

We betreuren dat de fietsroute onder de Westertoegang verdwijnt. Wij zijn van mening dat deze ingreep alleen realistisch is als de alternatieve routes aantrekkelijk genoeg zijn en niet leiden tot omfietsen. Graag zien wij een uitgewerkt plan voor de alternatieve fietsroutes.

Samengevat constateren wij dat ontwerpbestemmingsplan ernstig tekortschiet op de verkeersafwikkeling op de De Ruijterkade en bereikbaarheid van de Kamer van Koophandel. Wij verzoeken u daarom het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen. Wij zijn uiteraard bereid u daarbij nogmaals te adviseren.

Met vriendelijke groeten,

wnd. directeur