

AANGETEKEND

Gemeenteraad van Amsterdam
p/a directeur van de Dienst Ruimtelijke
Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

VOORAF PER FAX: +31(0)20 – 255 1551

Rotterdam, 25 juni 2014

Onze ref.: 9-0216

Uw ref.: --

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Noord

Geachte leden van de raad,

1. P1 Parking Amsterdam Centre B.V. ("P1") dient hierbij een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Noord. P1 is de exploitant van de P1 parkeergarage op de Prins Hendrikkade 20a gelegen onder rederij Lovers.
2. P1 heeft een groot belang bij een goede bereikbaarheid en vindbaarheid van haar parkeergarage. P1 vreest dat de voorgenomen herinrichting van het gebied rondom het Centraal Station en de aanleg van de zogenaamde Rode Loper tussen het Centraal Station en het omliggende centrumgebied grote negatieve gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van de P1 garage. Met name de instelling van de stadshartlus en de 'knip' in de Prins Hendrikkade zullen de bereikbaarheid van de P1 garage onaanvaardbaar verslechteren.
3. P1 heeft reeds op de ontwerpbestemmingsplannen Oosterdok West, Stationseiland en de Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang zienswijzen ingediend om haar zorgen in dit verband onder uw aandacht te brengen. Zij hecht eraan u ook in relatie tot het voorliggende bestemmingsplan het volgende voor te houden.
4. Als gevolg van de instelling van de stadshartlus en de 'knip' zal het verkeer vanaf het Damrak en het verkeer vanaf de oostkant van de Prins Hendrikkade in de toekomst gebruik moeten maken van de Oostertoegang en achter het Centraal Station langs

moeten rijden via de De Ruijterkade om uiteindelijk het westelijke centrumgebied met de P1 garage te kunnen bereiken. De stadshartlus zorgt daarmee voor een lange omrijroute waarbij er bovendien sprake is van een flinke toename van het verkeer op deze omrijroute. P1 verwacht met name doorstromingsproblemen op het kruispunt Prins Hendrikkade - ODE brug en de Oostertoegang - De Ruijterkade. Dat er sprake is van een toename van het verkeer ter plaatse wordt ook erkend in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan (toelichting p. 28): *"Het omleiden van de verkeersstromen richting de De Ruijterkade heeft een toename in de verkeersstromen over de Ooster- en Westertoegang en de De Ruijterkade tot gevolg."*

5. P1 heeft het verkeersonderzoek van uw gemeente met betrekking tot de stadshartlus laten toetsen door Royal Haskoning DHV (**bijlage**). Uit deze second opinion blijkt dat het gemeentelijke verkeersonderzoek op diverse onderdelen tekortschiet en onvoldoende basis biedt voor de conclusie dat de toekomstige verkeerssituatie aanvaardbaar is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.
6. P1 concludeert mede op basis van het onderzoek van Royal Haskoning DHV dat de gemeente (raad) onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt dat met de voorgenomen 'knip' er sprake zal zijn van een voldoende doorstroming van het verkeer over de gehele omrijroute vanaf het Damrak en de oostkant van de Prins Hendrikkade naar de P1 garage. Dat geldt ook voor het deel van de stadshartlus dat gesitueerd is in het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Noord. P1 dringt dan ook aan op een heroverweging van de gemeenteraad met betrekking tot de "knip". In ieder geval moet de omrijroute achter het Centraal Station langs worden geoptimaliseerd om de bereikbaarheid van de P1 parkeergarage niet te laten verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.

BIJLAGE

MEMO

Aan : Patrick van Bruggen (P1)
 Van : Erik Groot Karsijn
 Bijdrage : Albert Nauta
 Dossier : BC7373-101-100
 Project : 2nd Opinion P1 Parking Amsterdam Centre
 Betreft : Bevindingen op basis van verkeersonderzoeken Bestemmingsplannen en Verkeerscirculatie Binnenstad 2020

Ons kenmerk : MO-AF20130604
 Datum : 4 november 2013
 Versie : Definitief
 Classificatie : Klant vertrouwelijk

1. Inleiding



De P1 Parking Amsterdam Centre is gelegen op de Prins Hendrikkade 20a. De gemeente Amsterdam is voornemens om de Prins Hendrikkade ter hoogte van het Damrak verkeerskundig te 'knippen', oftewel af te sluiten voor autoverkeer. Daarmee komt de oost-west verbinding op de Prins Hendrikkade te vervallen. De toegang van de P1 Parking ligt direct ten westen van de knip en is daardoor niet meer rechtstreeks te bereiken vanaf de oostzijde van de Prins Hendrikkade.

U heeft Royal HaskoningDHV opdracht gevraagd om de volgende documenten te beoordelen:

- Onderzoek verkeerscirculatie Binnenstad 2020 (DIVV, 2011)
- Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Westelijk Stationseiland (DIVV, 5 december 2012)
- Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Oosterdok-West (DIVV, 12 december 2012)
- Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Stationseiland (DIVV, 6 februari 2013)
- Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Prins Hendrikkade (DIVV, 6 februari 2013)

De beoordeling bestaat uit een gedegen controle op de maatregelen, de gevolgde logica om daar toe te komen, de plausibiliteit van de gedane aannames en de compleetheid van de onderbouwing van de hierboven genoemde verkeersonderzoeken. Het tweede onderwerp van dit memo betreft de analyse van de consequenties van de onderzochte maatregelen op de bereikbaarheid van de P1 Parking. Er zijn geen nieuwe berekeningen uitgevoerd. In voorliggend memo zijn de bevindingen gerapporteerd.

2. Algemene bevindingen

Toepasbaarheid verkeersmodel

Ten behoeve van het onderzoek Verkeerscirculatie Binnenstad 2020 is gebruik gemaakt van een lokaal verkeersmodel voor de binnenstad. Dit model is niet geschikt voor deze studie, omwille van diverse redenen die DIVV zelf ook aanhaalt in de verschillende verkeersonderzoeken voor bestemmingsplannen (paragrafen 2.3 en/of 2.5). In de verkeersonderzoeken voor de bestemmingsplannen wordt dan ook terecht het meer geschikte Genmod2010 toegepast. Het is echter niet duidelijk hoe verfijnd de bestemmingen in en om het Stationsgebied (o.a. P1 Parking) in het verkeersmodel zijn opgenomen en waar zij op het netwerk zijn aangesloten. Het is ook niet duidelijk hoe de verkeersstromen van en naar de parkeergarages zijn meegenomen in de toetsing van de kalibratie van het model.

Overige opmerkingen met betrekking tot toepassing GenMod.

- Bij de kostenontwikkeling van gebruik auto en OV zijn de gegevens in de tabel (bijlage 2 van alle bestudeerde bestemmingsplannen) strijdig met de teksten eronder. De teksten eronder lijken meer op de werkelijkheid (autokosten dalen en OV kosten stijgen). De vraag is wat is meegenomen in de modellering.
- Er wordt alleen voor de avondspits gerekend, waardoor een algemeen oordeel over de netwerkcapaciteit over het algemeen valide is, de avondspits is drukker dan de ochtendspits, maar waarmee details van doorstroming op kruispuntniveau zwak kunnen worden.

Consistentie onderzoeken en verkeerscijfers

Alle verkeersonderzoeken voor de bestemmingsplannen zijn met hetzelfde verkeersmodel uitgevoerd, ook zijn in alle onderzoeken dezelfde varianten onderzocht. Enige variatie betreft de te onderzoeken (invloed)gebieden. Het is verwonderlijk dat de naamgeving van de varianten verschilt tussen de verschillende onderzoeken (Referentie 2020+ ten opzichte van Variant 2020). Het lijkt hier om een 'schoonheidsfoutje' te gaan. Opmerkelijker zijn de afwijkende I/C plots in Bijlage 5 van het Verkeersonderzoek Bestemmingsplan Westelijk Stationseiland, waar de I/C waarde op de Prins Hendrikkade Oost hoger is dan die in de andere onderzoeken. Het gaat tevens om een I/C waarde die boven de wenswaarde uitkomt, in afwijking van de andere onderzoeken. Tegelijkertijd komen de kruispuntstromen uit Bijlage 7 wel exact overeen met de andere onderzoeken. Dit is niet mogelijk. De vraag is dus welke plot hier juist is (en welke dus niet).

Beoordeling kwaliteit verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld op wegvak- en kruispuntniveau. Op wegvakniveau is gebruik gemaakt van de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C), berekend door het Genmod2010. In de stedelijke omgeving zijn echter niet de wegvakken, maar de kruispunten bepalend voor de mate van verkeersafwikkeling. De I/C waarden zijn daarom slechts indicatief en geven vooral aan of het aantal rijstroken per weg voldoende is. Om meer inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau heeft de gemeente daarom aanvullende berekeningen gemaakt met behulp van COCON (pakket om verkeersregelingen te ontwerpen). In die berekeningen is echter geen rekening gehouden met prioriteit voor trams en bussen. Daarnaast is voor de beoordeling van de afwikkeling op twee kruispunten (waaronder Pr. Hendrikkade-Martelaarsgracht) gebruik gemaakt van een recent microsimulatiemodel. Hier is het openbaar vervoer zichtbaar in meegenomen, maar niet duidelijk is in hoeverre de prioriteiten zijn meegenomen. Uit de beschikbare informatie wordt ook niet duidelijk op welke wijze (aantal realisaties) rekening is gehouden met voetgangersstromen. Dit geldt zowel voor de COCON berekeningen als de verkeerssimulatie. Door uit te gaan van de verkeers- en kruispuntstromen uit het Genmod2010 is het tevens aannemelijk dat het effect van specifieke doelgroepen en verkeersstromen op de kruispuntafwikkeling onvoldoende aandacht heeft gekregen. Als voorbeeld worden taxi's en touringcars genoemd, maar ook verkeer van/naar P1 Parking. De opmerking in de bijlage kruispuntanalyse dat er voldoende overcapaciteit lijkt te zijn ten behoeve van prioriteit voor busverkeer roept vragen op, ook wanneer in ogenschouw wordt genomen dat er enkel voor de avondspits is gerekend en specifieke doelgroepen mogelijk onvoldoende aandacht hebben gekregen.

Onderzoekperiode

De verkeersonderzoeken zijn enkel uitgevoerd voor de 2-uurs avondspits, welke volgens gemeente maatgevend is. Royal HaskoningDHV mist de onderbouwing voor de maatgevendheid van de avondspits en stelt daarom vraagtekens bij dit punt. Zeker wanneer het gaat om bestemmingsverkeer van en naar het Stationsgebied en de rest van de Binnenstad is het aannemelijk dat weekenddagen een wezenlijk verschillend verkeersbeeld kennen. In de weekenden rijdt meer recreatief verkeer. Dat zorgt voor andere herkomst-bestemmingsrelaties en mogelijk wezenlijke verschillen op kruispuntniveau. Qua omvang van de verkeersstromen, maar ook qua rijrichtingen. Dit beeld blijkt ook uit registratiedata van in- en uitrijdend verkeer van P1 Parking (aangeleverd door P1). De gemiddelde weekendpiek qua inrijdend verkeer is maar liefst 136% hoger dan de gemiddeld drukste avondspits, voor uitrijdend verkeer ligt de gemiddelde weekendpiek 32% hoger dan de avondspits.

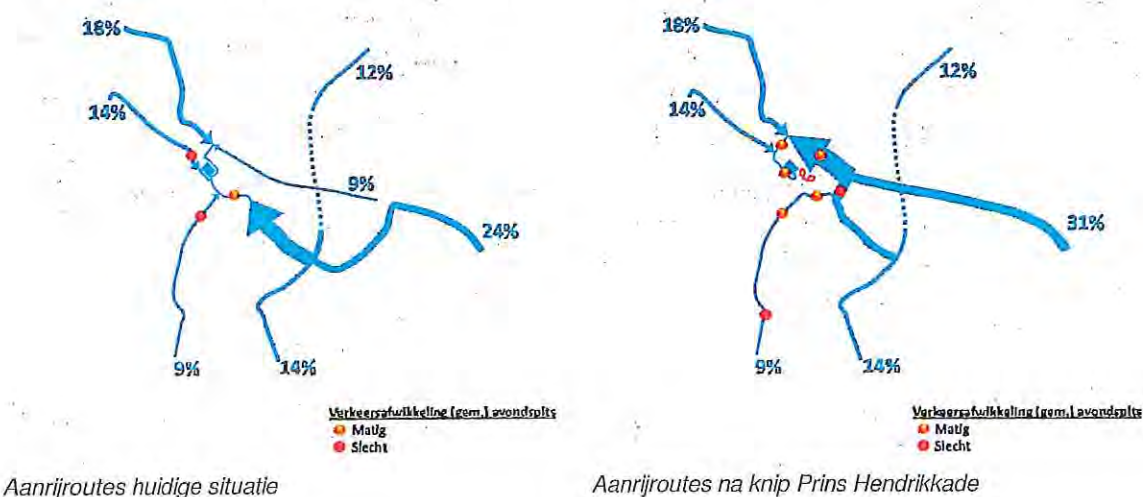
Een aankomst in de ochtendspits betekent doorgaans een vertrek in de avondspits (vice versa). De verkeersstromen in de ochtend- en avondspits verschillen daarom van elkaar. Wanneer het 1-richtingsverkeer betreft, is het daarom niet mogelijk om de verkeerseffecten volledig in beeld te krijgen door alleen gebruik te maken van een avondspitsmodel. Op het moment dat in de avondspits op de dominante richting een rijverbod wordt toegepast, zal het effect en bijbehorende maatregelen groter zijn dan dat een rijverbod op de rustige richting wordt toegepast. Terwijl dit voor de ochtendspits net andersom kan gelden. Dit geldt voor de verkeerskundige effecten van 1-richtingsverkeer, maar ook voor de omrekening van intensiteiten in de gemiddelde avondspits naar gemiddelde weekdag ten behoeve van lucht- en geluidberekeningen.

3. Analyse bereikbaarheid parkeergarage

Effect knip Prins Hendrikkade en verplaatsing busstation

In alle verkeersonderzoeken is de voorgenomen knip op de Prins Hendrikkade een feit, deze maakt deel uit van de autonome situatie. Het effect van de knip is zodoende niet uit de onderzoeken af te leiden. In de volgende afbeelding zijn de huidige aanrijroutes van bezoekers van de P1 Parking weergegeven¹. In de tweede afbeelding is het veronderstelde effect van de knip op de aanrijroutes weergegeven, er vanuit gaande dat de herkomsten op macroniveau niet wijzigen. In de afbeeldingen zijn tevens de huidige en toekomstige hoge I/C waarden afgebeeld, die uit de beschikbare onderzoeken zijn afgeleid.

In het licht van de eerdere opmerkingen over het oude verkeersmodel dat is gebruikt voor het onderzoek verkeerscirculatie Binnenstad 2020, wordt afgevraagd of de knip Prins Hendrikkade met hetzelfde verkeersmodel is berekend en zo ja, of een effectberekening met Genmod2010 hetzelfde beeld oplevert. Afgevraagd wordt ook wat het effect van de knip is op andere piekmomenten (weekenddagen).



Ruim 30% van de klanten van P1 komen uit noordwestelijke richting, voor deze doelgroep verandert de knip weinig aan de route. Enige verandering is dat de beoogde route niet meer via het Stationsplein loopt, maar dat de P1 Parking direct vanaf de Prins Hendrikkade bereikt kan (/moet) worden. Deze route wordt in de huidige situatie ook (illegaal) gebruikt. De aanpassing van deze route is positief, omdat uit het onderzoek naar aanrijroutes ook is gebleken dat het Stationsplein regelmatig wordt geblokkeerd door taxi's.

Voor de overige 70% van de klanten van P1 wijzigt de route en moet er omgereden worden. Dit is het meest ingrijpend voor verkeer vanaf Damrak (9%) dat ca. 1,5 kilometer moet omrijden. Ook komende vanaf het Mr. Visserplein en uit de IJtunnel (>25%) is de omrijafstand met ca. 1 kilometer significant.

De bereikbaarheid van de P1 Parking is na de knip Prins Hendrikkade sterk afhankelijk van de verkeersafwikkeling op de Prins Hendrikkade, Droogbak, De Ruyterkade en Oosterdokseiland. Uit de I/C waarden (avondspits) blijkt dat de verkeersafwikkeling op al deze wegvakken kwetsbaar is. In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling op bepaalde routes van en naar de P1 Parking ook kwetsbaar, maar ondervindt niet alle verkeer naar P1 Parking daar

¹ Bron: door P1 aangeleverde notitie "Bepalen aanrijroutes parkeergarage Amsterdam Centre" (Goudappel Coffeng, 6 februari 2013)

hinder van. Door het afsluiten van de Prins Hendrikkade zijn er minder routekeuzes beschikbaar en wordt de bereikbaarheid van P1 Parking gevoeliger voor verstoringen.

Effect aanvullende maatregelen knelpunt De Munt

Er worden ingrijpende maatregelen getroffen ten aanzien van de verkeerscirculatie in de Binnenstad. De Stadshartlus, De Rode Loper, de knip Prins Hendrikkade etc. zijn maatregelen om de situatie voor met name openbaar vervoer, fietsers en voetgangers te verbeteren. Dat levert volgens het Onderzoek Verkeerscirculatie Binnenstad één knelpunt op ter hoogte van de Munt. Alle onderzochte maatregelen voor dit knelpunt leiden tot een toename van de verkeersdruk rondom Amsterdam Centraal. Gemeente geeft zelf ook aan dat deze toename waarschijnlijk niet (goed) te verwerken is. De onderzochte maatregelen zorgen zodoende enkel voor een verplaatsing van het probleem, van de Munt naar de Stationsomgeving. Deze omgeving is reeds kwetsbaar, met bovendien aanwezigheid van grote(re) multimodale stromen. Daardoor heeft elke onderzochte maatregel een averechts effect.

Gemeente Amsterdam voert een beleid waarin hoge prioriteit wordt gegeven aan openbaar vervoer en langzaam verkeer. Dat hoeft echter niet uit te sluiten dat er op locatie niveau compromissen gesloten kunnen worden. Wat betreft het resterende knelpunt de Munt betekent dit dat er op dit punt voor gekozen kan worden om minder prioriteit aan openbaar vervoer en/of langzaam verkeer te geven. Dit omdat het totale verkeer- en parkeersysteem van de Binnenstad al onder druk staat en de onderzochte verkeerscirculatiemaatregelen voor de Munt voor verdere negatieve effecten leiden. Dat is niet wenselijk voor de autobereikbaarheid van zowel P1 Parking als de rest van de Binnenstad.

Kruispunt Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht – Inrit P1 Parking

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Pr. Hendrikkade – Martelaarsgracht is middels een microsimulatie voor de avondspits onderzocht. Daaruit blijkt dat de gemiddeld maximale wachtrij voor de rechtsaffer van Prins Hendrikkade naar Martelaarsgracht 115 meter bedraagt. In het VO Maaiveldontwerp Stationseiland + Prins Hendrikkade (d.d. 1 januari 2012) is slechts rekening gehouden met een korte linksafstrook naar P1 Parking van op het oog maximaal 50 meter (exacte lengte niet gemeten). Dat betekent dat de wachtrij richting Martelaarsgracht de linksafstrook en daarmee de entree van P1 Parking blokkeert.

Input voor de microsimulatie zijn de kruispuntstromen uit Genmod2010. Het is niet duidelijk of en hoe specifieke doelgroepen in deze simulatie zijn meegenomen. Het gaat daarbij om voetgangers, taxi's en bussen (al dan niet met prioriteit). Daarnaast moeten touringcar's op het kruispunt dezelfde U-turn maken als klanten van P1 Parking. Deze grote voertuigen zorgen voor een langzamere afstroom en nemen meer ruimte in beslag in de wachtrij. Ook is niet bekend of en in hoeverre de verkeersstroom naar P1 Parking in de uitgangspunten voor deze simulatie is meegenomen. Indien blijkt dat er onvoldoende rekening met genoemde stromen is gehouden, heeft dit waarschijnlijk verdere negatieve effecten voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt.

Het is mogelijk dat tijdens piekmomenten onvoldoende ruimte voor touringcars beschikbaar is om te halteren. Dat betekent een risico voor de bereikbaarheid van de inrit P1 Parking, omdat overbelasting van de parkeerruimte leidt tot blokkades van de inrit van de parkeergarage.

In het kader van de bestemmingsplannen wordt het instellen van 2-richtingenverkeer op de Martelaarsgracht onderzocht. Daarmee wordt een extra aanrijroute vanaf de zuidzijde centrum naar P1 parking geboden. Het heeft daarmee een positief effect op de bereikbaarheid van P1 Parking.

Flexibiliteit verkeerssysteem en risico's voor bereikbaarheid P1 Parking

Door het knippen van de Prins Hendrikkade en instellen van 1-richtingsverkeer op bepaalde verbindingen wordt het verkeerssysteem van de Binnenstad minder flexibel. Er zijn niet of nauwelijks alternatieve routes beschikbaar in

geval van calamiteiten of werkzaamheden op de Stadshartlus. Er is al eerder gesteld dat de bereikbaarheid van P1 Parking sterk afhankelijk is van de verkeersafwikkeling op de Prins Hendrikkade, Droogbak, De Ruyterkade en Oosterdokseiland. Calamiteiten en/of werkzaamheden op één van deze routes kunnen tot onbereikbaarheid van de P1 Parking leiden. Ter illustratie: bij calamiteiten of werkzaamheden in de tunnel De Ruyterkade is het voor de bereikbaarheid van P1 Parking (en omgeving) van belang dat er altijd één rijstrook per richting beschikbaar is. Eerder dit jaar heeft correspondentie² tussen DIVV en P1 plaatsgevonden over de (on)beschikbaarheid van rijstroken in de IJtunnel tijdens werkzaamheden. Gemeente geeft daarin aan dat 2-richtingenverkeer in één tunnelbuis wettelijk niet is toegestaan, tenzij wordt aangetoond dat dit vanwege fysieke, geografische of verkeerstechnische omstandigheden niet mogelijk is. De vraag is hoe de discussie rondom de IJtunnel zich laat vertalen naar De Ruyterkade. Instellen van 1-richtingsverkeer in de tunnel De Ruyterkade leidt tot onbereikbaarheid van het westelijk Stationsgebied. De Stadsregisseur geeft in de Meerjarenanalyse 2014 – 2016³ terecht aan dat randvoorwaarde voor werkzaamheden op de Stadshartlus (en dus ook De Ruyterkade) is dat deze moet blijven functioneren en niet mag worden afgesloten voor verkeer. Dat betekent dus dat het noodzakelijk is dat er altijd 2-richtingenverkeer op de Ruyterkade mogelijk moet zijn, ook wanneer 1 tunnelbuis vanwege werkzaamheden en/of calamiteiten moet worden afgesloten. Aansluitend dienen ook de kruispunten aan weerszijden bestendig te zijn voor 2-richtingenverkeer in één tunnelbuis.

Integraal Dynamisch Parkeerverwijssysteem (IDP)

De vindbaarheid van de P1 Parking is in grote mate afhankelijk van het IDP. De voorgenomen verkeerscirculatiemaatregelen zorgen er voor dat de zogeheten Cityring P-route niet meer via de Prins Hendrikkade en de P1 Parking loopt. Daarmee wordt de afhankelijkheid van een goede parkeerverwijzing naar de P1 Parking groter. In het Onderzoek Verkeerscirculatie Binnenstad wordt kort aandacht besteed aan de effecten op het IDP. De benodigde aanpassingen aan het IDP worden daaruit onvoldoende duidelijk. Zonder uitputtend te willen zijn worden een aantal voorbeelden genoemd:

- Locaties en verwijzingen P-Route vanuit oostelijke richting (S111, S112, S113, S114, S116)
- Verwijzing vanaf S102 Tasmanstraat (huidige verwijzing P-Route richting Houtmankade, Amsterdam Centraal niet genoemd).
- Verwijzing P-Route vanaf S103 Haarlemmerweg via S100 is vanuit huidige situatie geredeneerd, waarin toegang P1 Parking vanaf Prins Hendrikkade niet mogelijk is. In de toekomst wordt P1 Parking juist wel toegankelijk vanaf Prins Hendrikkade. Daarmee is de omrijdbeweging via S100 niet logisch en leidt bovendien via kwetsbare wegvakken. Een directere verwijzing en betere verdeling van de verkeersstromen door verwijzing via Haarlemmer Houttuinen lijkt opportuun.

Het is noodzakelijk om het IDP op orde te brengen, voordat de Prins Hendrikkade wordt geknipt. Het is daarin ook van belang om te kijken naar de kwaliteit van de bestaande en aan te passen parkeerroutes en het effect daarvan op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling.

Meer routemogelijkheden uitrijdend verkeer

In de huidige situatie moet uitrijdend verkeer uit P1 Parking op het kruispunt Prins Hendrikkade – Droogbak verplicht rechtsaf richting Droogbak. In de nieuwe situatie kan dit verkeer ook rechtdoor richting de Nieuwe Westerdokstraat en linksaf richting de Singel.

² Bron: brief met onderwerp "Werkzaamheden IJtunnel maart 2013" (kenmerk DIVV/UIT/2013009185, d.d. 25 maart 2013)

³ Bron: "Meerjarenanalyse 2014 – 2016: Afstemming werkzaamheden Amsterdam" (Bureau Stadsregie, concept oktober 2013)

4. Conclusies en aanbevelingen

Er worden vraagtekens geplaatst bij de conclusies op basis van de gevolgde onderzoeksmethode, want:

- Onderzoek naar enkel de avondspits is te beperkt. Vanwege het recreatieve karakter van het gebied is het aannemelijk dat weekenddagen een wezenlijk verschillend verkeersbeeld kennen. Bovendien zijn de verkeerskundige effecten van 1-richtingsverkeer niet volledig in beeld te krijgen middels enkel een avondspitsmodel.
- Er is onvoldoende aandacht voor specifieke doelgroepen. Het is niet duidelijk in hoeverre taxi's, touringcars en verkeer van/naar P1 Parking (en andere parkeergarages) zijn meegenomen in de verkeersmodel- en kruispuntberekeningen. De kruispuntberekeningen houden geen rekening met prioriteit voor trams en bussen. Het is bovendien niet duidelijk op welke wijze rekening is gehouden voetgangersstromen.
- De opmerking van de gemeente in de bijlage kruispuntanalyse dat er voldoende overcapaciteit lijkt te zijn ten behoeve van prioriteit voor busverkeer roept vragen op, ook wanneer in ogenschouw wordt genomen dat er enkel voor de avondspits is gerekend en specifieke doelgroepen mogelijk onvoldoende aandacht hebben gekregen.

De knip op de Prins Hendrikkade zet de bereikbaarheid van P1 Parking onder druk, want:

- Voor een groot deel van de klanten van P1 Parking is de omrijafstand ten opzichte van de huidige situatie significant.
- De bereikbaarheid van de P1 Parking is na de knip sterk afhankelijk van de verkeersafwikkeling op de Prins Hendrikkade, Droogbak, De Ruyterkade en Oosterdokseland. Uit de I/C waarden (avondspits) blijkt dat de verkeersafwikkeling op al deze wegvakken (m.n. Oosterdokseland) kwetsbaar is.
- Door het afsluiten van de Prins Hendrikkade zijn er minder routekeuzes beschikbaar
- Als gevolg van het wegvallen van routekeuzes en de kwetsbaarheid van verkeersafwikkeling op de resterende aanrijroutes wordt de bereikbaarheid van P1 Parking gevoeliger voor verstoringen.
- * Aanvullend wordt gevraagd met welk verkeersmodel het effect van de knip Prins Hendrikkade is het verleden is berekend en of een effectberekening van de knip Prins Hendrikkade met Genmod2010 hetzelfde beeld oplevert. Afgevraagd wordt ook wat het effect van de knip is op andere piekmomenten (weekenddagen).

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de inrit P1 Parking is onvoldoende, want:

- Uit de microsimulatie blijkt dat de inrit P1 Parking wordt geblokkeerd door de wachtrij richting Martelaarsgracht.
- De situatie wordt mogelijk onderschat doordat er onvoldoende rekening is gehouden met maatgevende momenten (anders dan avondspits) en specifieke doelgroepen zoals voetgangers, taxi's, touringcars en prioriteit voor openbaar vervoer. Het is bovendien mogelijk dat touringcars de inrit van de parkeergarage blokkeren, doordat er op piekmomenten onvoldoende ruimte beschikbaar is om te halteren.

De verkeerscirculatiemaatregelen tasten de flexibiliteit van het verkeerssysteem aan:

- Door het knippen van de Prins Hendrikkade en instellen van 1-richtingsverkeer op bepaalde verbindingen wordt het verkeerssysteem van de Binnenstad minder flexibel. Er zijn niet of nauwelijks alternatieve routes beschikbaar in geval van calamiteiten of werkzaamheden op de Stadshartlus.
- Het is essentieel dat in geval van werkzaamheden en/of calamiteiten in één tunnelbuis op De Ruyterkade er 2-richtingenverkeer mogelijk is in de andere tunnelbuis. Als dat niet gebeurt wordt het westelijk Stationsgebied onbereikbaar.

Het instellen van 2-richtingenverkeer op de Martelaarsgracht is wenselijk, omdat:

- Het een extra aanrijroute vanaf de zuidzijde van het centrum naar P1 Parking biedt.

Alle onderzochte scenario's ten aanzien van het knelpunt de Munt zijn ongewenst, want:

- Het totale verkeer- en parkeersysteem van de Binnenstad staat onder druk. De onderzochte (verkeerscirculatie) maatregelen ten behoeve van het knelpunt bij de Munt leiden tot een verschuiving van verkeersstromen naar en het ontstaan van knelpunten in de Stationsomgeving. Dat is ongewenst voor de autobereikbaarheid van zowel P1 Parking als de rest van het Stationsgebied met hoge dichtheid van kwetsbare doelgroepen (fietsers/voetgangers).

Het is van belang om het parkeerverwijssysteem (IDP) voor de knip Prins Hendrikkade op orde te brengen:

- Uit de documenten wordt niet duidelijk wat de invloed van de knip op het functioneren van het parkeerverwijssysteem is en/of welke aanpassingen zijn voorzien.
- De huidige parkeerroutes en (straat)verwijzingen op de routes uit het oosten en de S102, S103 zijn niet afgestemd op de beoogde verkeerscirculatie maatregelen.
- Bij het aanpassen van de het parkeerverwijssysteem is het van belang om te kijken naar de kwaliteit van de bestaande en aan te passen parkeerroutes en het effect daarvan op de verkeersstromen en verkeersafwikkeling.

Indien ondanks de tegenargumenten toch wordt besloten de knip uit te voeren, dient minimaal aan de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- Goede kwaliteit van afwikkeling in de gehele Stationsomgeving en specifiek op het kruispunt Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht – Inrit P1 Parking.
- Garantie dat er in geval van werkzaamheden en/of calamiteiten in één tunnelbuis op De Ruyterkade 2-richtingenverkeer mogelijk is in de andere tunnelbuis, inclusief aansluiting op de kruispunten aan beide zijden.
- Aanpassing van de routes, locaties en verwijzingen van het parkeerverwijssysteem.

Op basis van voorgaande bevindingen, worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Het is raadzaam om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van P1 Parking en de rest van de Stationsomgeving nader te onderzoeken. Daarin moet aandacht worden besteedt aan alle aanwezige verkeersstromen en de maatgevende periodes. Concreet betekent dit dat de verkeersstromen in het totale gebied (minimaal omgeving station) gesimuleerd moeten worden, om de interactie tussen wachtrijen en kruispunten te kunnen onderzoeken.
2. Maak inzichtelijk welke uitgangspunten zijn gebruikt voor de verschillende berekeningen, rekening houdend met de opmerkingen die in deze memo zijn geplaatst.

Postbus 717
3000 AS ROTTERDAM

ROTTERDAM	PostNL
25.06.14	€ 00777 1 ct
Postbus 717 3000 AS	# FR 824704 Nederland



Gegevens geadresseerde	
Naam	Gemeenteraad Amsterdam
Straat en huisnummer	Postbus 2758
Postcode	1000 CT
Plaats	Amsterdam
Land	NL
Verzenddatum	Referentienummer
25/6/14	mas/P1
Uw barcodenummer. Volg uw poststuk op www.tracktracen.nl	
3SRD14580609	

Frankeermachine & (Digitale) Postzegel

R NL



Aangetekend

Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRD14580609

Ingelocht 14-1141

PV

03/07

14-1108

Postbus 50, 6820 AB Dulven

Aangetekend

De gemeenteraad van Amsterdam
p/a directeur Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Llondon**Bezoekadres**

Groningensingel 1
6835 EA Arnhem

Postadres

Postbus 50
6820 AB Dulven

Locatiecode

2RA8122

Vooruit per telefax: 020-2551551**Datum**

2 juli 2014

Betreft

Zienwijze ontwerpbestemmingsplan Oosterdoksland Noord

Geachte raad,

Namens Llender Infra West N.V. maken wij een zienwijze kenbaar op het ontwerpbestemmingsplan "Oosterdoksland Noord" van de gemeente Amsterdam (hierna: het ontwerpplan) zoals dat met ingang van 22 mei 2014 gedurende zes weken ter inzage ligt.

Llender Infra West N.V. is eigenaar van een gasdrukmeet- en regelstation dat is gevestigd aan de De Ruijterkade 105 en is daarmee belanghebbend.

Wij hebben het ontwerpplan zorgvuldig bestudeerd en maken de volgende zienwijze kenbaar.

1.

Het gasdrukmeet- en regelstation is een type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Op dit station zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) van toepassing. Het gasdrukmeet- en regelstation heeft een lengte van 2 meter, een breedte van 2 meter en een hoogte van 1 meter.

In het ontwerpplan is aan de gronden waarop het gasdrukmeet- en regelstation is gevestigd o.a. de bestemming 'Verkeer-1' toegekend. Binnen deze bestemming is de functie nutsvoorzieningen toegestaan.

Gelet op de ruimtelijke uitstraling van dit station, zie de veiligheidsafstanden in artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit die gelden voor een kaststation, willen wij u vragen, ondanks dat de functie nutsvoorzieningen binnen de bestemming 'Verkeer-1' is toegestaan, een functieaanduiding 'nutsvoorziening' op te nemen op de verbeelding en (eventueel) de daarbij behorende veiligheidscontour (Bevl - zone). Door deze wijze van bestemmen wordt beter geborgd dat de voornoemde veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten die kunnen worden opgericht binnen de nabij gelegen bestemming 'Gemengd' nu en in de toekomst in acht worden genomen.

Datum

2 juli 2014

Pagina

2 van 2

2.

Het ontwerpplan is via de publicatie in de Staatscourant tot ons gekomen. Om de belangen van de "assets" van Llander Infra West N.V. adequaat te kunnen behartigen, zouden wij graag in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte worden gebracht van nieuwe, in voorbereiding zijnde planologische besluiten.

Wij vragen uw raad om deze planologische besluiten in het kader van het vooroverleg aan ons toe te sturen via ro.loket@llander.nl.

Wij verzoeken uw raad het ontwerpplan zodanig aan te passen dat tegemoet wordt gekomen aan het hierboven beschreven voorstel. Wij zijn graag bereid om deze reactie mondeling nader toe te lichten en met u mee te denken.