

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Behorende bij het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord



Juli 2014

1. Inleiding

Deze nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen behoort bij het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerp bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord met ingang van 22 mei 2014 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen tot en met 2 juli 2014. Gedurende deze termijn is iedereen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

Kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de edities van de Staatscourant en het weekblad Echo van 21 mei 2014 gepubliceerd. Ook is kennis gegeven van de mogelijkheid om een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen.

Naar aanleiding van de tervisielegging zijn er twee zienswijzen kenbaar gemaakt. De zienswijzen zijn in deze notitie van commentaar voorzien voorafgegaan door een korte samenvatting. De zienswijzen zijn integraal opgenomen in de bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

In een aantal gevallen leiden zienswijzen tot wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. Naast deze wijzigingen zijn ook (andere) ambtshalve wijzigingen aangebracht in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingen zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

De Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen maakt onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over de vaststelling van het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord.

2. Zienswijzen

Behandeling zienswijzen

Eerst wordt nader ingegaan op de formele aspecten van de zienswijzen. Daarna volgt de inhoudelijke behandeling.

Formele aspecten

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) 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 22 mei 2014. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De termijn eindigde op 2 juli 2014. De zienswijzen zijn tijdig ontvangen.

Met het oog op een zorgvuldige voorbereiding van het besluit tot het vaststellen van het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord zal de informatie uit deze zienswijzen, voor zover die niet al bij de beantwoording terugkomt, betrokken worden bij de besluitvorming.

Inhoudelijke behandeling

De ontvangen zienswijzen zijn kort samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen van de zienswijze, die niet expliciet genoemd worden, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn twee zienswijzen ingediend door de volgende adressanten:

- *Adressant 1*
[rechtspersoon], [adres], te Rotterdam, per fax ontvangen d.d. 25 juni 2014.
- *Adressant 2*
[rechtspersoon], [adres], te Arnhem, per fax ontvangen d.d. 2 juli 2014.

Zienswijze Adressant 1

Adressant heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan:

1. Negatieve gevolgen bereikbaarheid

Adressant vreest dat de voorgenomen inrichting 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.

De stadshartlus zorgt 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.

Beantwoording

Zowel de parkeergarage als de Prins Hendrikkade, waar de toekomstige knip zal worden geëffectueerd, vallen buiten het plangebied Oosterdokseiland Noord. Aangezien de knip geen grondslag heeft in het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord kunnen strikt genomen de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van de P1 garage niet aan dit bestemmingsplan worden toegeschreven.

Echter, verkeerskundig gezien zal in de omgeving van het plangebied een belangrijke verandering optreden, die voortvloeit uit het besluit tot de aanleg van de Stadshartlus met een knip in de Prins Hendrikkade en leidt tot een autoluw deel tussen Damrak en Martelaarsgracht. Dit raadsbesluit dateert uit 1998 en is (her)bevestigd bij de besluitvorming over het maaiveldontwerp Stationseiland en de Rode Loper op 14 maart 2012.

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen programmatische wijzigingen voorzien ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan tot het einde van de planperiode. Om een beeld te krijgen van de huidige verkeersstromen in het plangebied en de toekomstige stromen naar aanleiding van ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied is geput uit de gegevens van het integrale verkeersonderzoek dat door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam is opgesteld ten behoeve van de bestemmingsplannen Stationseiland, herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang, Oosterdok West en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk. Integraal, zodat de data op dezelfde uitgangspunten is gebaseerd, de verkeerseffecten in samenhang worden onderzocht en de samenhang tussen de plannen wordt bewaakt.

In het verkeersonderzoek zijn de verkeercijfers van de De Ruijterkade (deels gelegen in het plangebied Oosterdokseiland Noord) opgenomen. Bij het onderzoek behoort een kruispuntenanalyse waarin voor het kruispunt De Ruijterkade - Oostertoegang dat gelegen is in het plangebied Oosterdokseiland Noord kruispuntberekeningen zijn opgenomen, waarbij de afwikkelingscapaciteit nauwkeuriger is onderzocht ten aanzien van het verkeersaanbod van de verschillende modaliteiten, gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

De 'knip' in de Prins Hendrikkade leidt in de omgeving van het stationsgebied, waaronder Oosterdokseiland Noord, tot gewijzigde verkeersstromen. 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. Het totaal aan verkeersbewegingen over het wegennet in het gebied neemt echter significant af.

Op basis van de verkeersstromen uit de verkeersanalyse is voor het kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling. De conclusie is dat het verkeersaanbod in normale operationele situaties verwerkt kan worden, maar door het veelvuldig onderbreken van de overige (auto)verkeersstromen de gegeven cyclustijd en de berekende opstellengte hoger kan uitvallen.

De eindconclusie van de analyse luidt dat bij alle doorgerekende kruispunten het verkeer bij het voorliggende profiel met een starre regeling (dat wil zeggen: een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen) verwerkt kan worden.

Met deze conclusies is voldoende aannemelijk dat van een aanvaardbare verkeersafwikkeling sprake blijft en de bereikbaarheid van gebruikers van de P1 garage op aanvaardbare wijze kan worden gewaarborgd. Zodra tot uitvoering wordt overgegaan zullen aangepaste verkeer- en parkeerverwijssystemen het verkeer naar de juiste routes en parkeervoorzieningen leiden.

Conclusie

De berekeningen en conclusies uit het integrale verkeersonderzoek en bijbehorende kruispuntenanalyse tonen aan dat zich geen problemen in de doorstroming voordoen. Ter verduidelijking is het verkeersonderzoek Stationseiland als bijlage aan de toelichting toegevoegd. Voor het plangebied Oosterdokseiland Noord is geput uit dit onderzoek waarin de verkeerscijfers voor De Ruijterkade en de kruispuntenanalyse die betrekking hebben op het plangebied zijn opgenomen. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Tekortschieten verkeersonderzoek

Adressant heeft het verkeersonderzoek met betrekking tot de Stadshartlus laten toetsen door Royal Haskoning DHV. Uit deze *second opinion* (“Bevindingen op basis van verkeersonderzoeken Bestemmingsplannen en Verkeerscirculatie Binnenstad 2010” d.d. 4 november 2013) 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.

Adressant verzoekt de gemeenteraad om een heroverweging met betrekking tot de ‘knip’. In ieder geval moet de omrijroute achter het Centraal Station langs worden geoptimaliseerd om de bereikbaarheid van de P1 garage niet te laten verslechteren ten opzichte van de huidige situatie.

Beantwoording

Het GenMod is het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam dat in 2010 is geactualiseerd. Het model beschrijft de jaren 2008, 2010, 2015, 2020 en 2030. In de prognosejaren zijn zowel vastgestelde ontwikkelingen als ontwikkelingen in planvorming voor geheel Amsterdam opgenomen. De uitgangspunten van deze basisvarianten zijn vastgelegd in de “Basisgegevens verkeersprognoses” en zijn op 19 januari 2011 door B&W vastgesteld.

Op basis van de door het model berekende intensiteit van het verkeer en de capaciteit van een wegvak kan de I/C-verhouding (intensiteit t.o.v. capaciteit) worden berekend. Dit is een indicator voor de mate van congestie. De verkeersintensiteiten op wegvakken en de intensiteits/capaciteitsverhouding zijn direct uit het verkeersmodel af te leiden. Deze intensiteiten worden berekend in aantallen voertuigen in de avondspits op een gemiddelde werkdag. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau op basis van de verkeersintensiteiten van het statisch verkeersmodel.

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen programmatische wijzigingen voorzien ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan tot het einde van de planperiode. Dit betekent dat de planvariant gelijk is aan de referentievariant.

In referentiejaar 2020 en referentie 2020+ treedt uitsluitend op het wegvak Oosterdokseiland (tussen Oosterdoksdijk en De Ruijterkade) een I/C-waarde op die groter is dan 90%, de grenswaarde voor het hoofdnet auto. In het studiegebied zijn de kruispunten maatgevend voor het waarborgen van de afwikkelingskwaliteit. Dit heeft onder meer te maken met de grote stromen langzaam verkeer en openbaar vervoer in de omgeving van het plangebied. Door de Oostertoegang loopt een hoofdfietsroute over een vrij liggend fietspad in twee richtingen. Op basis van de verkeersstromen uit de verkeersanalyse is voor het kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang nader onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling. Zie beantwoording onder 1.

In reactie op het rapport van Royal Haskoning DHV heeft de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) een reactierapport (rapportnummer E-120154, 2 d.d 7 mei 2014) opgesteld. De reactie op de tekortkomingen is als volgt:

- Ten aanzien van de gevolgde onderzoeksmethode:
In het verkeersmodel Genmod zijn, om de rekentijd van het model te beperken, de bestemmingen door heel Amsterdam en dus ook in en om het stationsgebied vereenvoudigd opgenomen. Voor de zonering en het netwerk is gebruik gemaakt van de indeling van Genmod2010a. Daarin zijn het stationsgebied en de omliggende wijken als aparte zones opgenomen, die verkeer aantrekken en genereren. De zones zijn op een logische plek op het netwerk aangetakt, waardoor de verkeersbelasting op een zo waarheidsgetrouwe wijze op het netwerk wordt verdeeld. Bij de kalibratie van het model zijn verkeerstellingen gemaakt, waarvan het verkeer van en naar parkeergarages onderdeel uitmaakt.

De verschillende functies zoals parkeergarages, halteplaatsen en laad- en losplaatsen zijn niet als aparte voorzieningen opgenomen in het model, aangezien deze een beperkt effect hebben op de doorstroming van het verkeer op de hoofdrijbaan. Voor de doorstroming zijn de kruispunten in het stedelijk wegennet maatgevend.

Taxi's en touringcars worden pas maatgevend voor de kruispuntbelasting als de omvang hiervan meer dan enkele tientallen per uur is. Daarvan is hier geen sprake. In het verkeersonderzoek is globaal rekening gehouden met trams en bussen. In de gehanteerde en algemeen gewaardeerde methodiek zijn randvoorwaarden ten aanzien van verliestijden voor het openbaar vervoer opgenomen. Als aan deze randvoorwaarden is voldaan (en dat is zo), wordt ervan uitgegaan dat in de operationele situatie openbaar vervoerprioriteit kan worden toegepast, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare verliestijden voor het overige verkeer.

Het verkeersmodel bevat uitsluitend de avondspits. Uit onderzoek van de verkeersintensiteiten is geconcludeerd dat de avondspits in Amsterdam over het algemeen maatgevend is ten opzichte van de ochtendspits. Daarom is er voor gekozen om uitsluitend een verkeersmodel te ontwikkelen voor deze periode. Op kruispuntenniveau is om dezelfde reden geen analyse voor de

ochtendspits gemaakt. De afslagverhouding (rechtsaf, rechtdoor, linksaf) op de kruispunten komt in dit gebied zowel in de ochtend- als de avondspits ongeveer overeen. Dit heeft te maken met de rijrichting op de stadshartlus. Het is aannemelijk dat de piekperiode van het bezoek aan de P1 garage in het weekend ligt, terwijl de piekperiode voor de verkeersdruk op het wegennet in het stationsgebied tijdens de avondspits op een werkdag optreedt. Uit verkeerstellingen is dit ook gebleken: de maatgevende situatie in de weekendperiode is rustiger dan de piekmomenten op een doordeweekse avondspits. Daarom is de weekendperiode niet nader onderzocht en de avondspits als maatgevende situatie voor het uitvoeren van het verkeersonderzoek opgenomen.

- Ten aanzien van de druk op de bereikbaarheid van de P1 garage:
De aanrijroutes voor de P1 garage wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Conclusies over *langere* aanrijroutes kunnen niet zomaar getrokken worden. Het kan zijn dat bezoekers al eerder hun routekeuze aanpassen en daarmee van een andere kant de P1 garage benaderen. De I/C verhouding ligt in het stationsgebied in de avondspits tegen de grens van wat acceptabel is, wat aangeeft dat er op sommige momenten congestie ontstaat op het wegennet er (extra) vertraging optreedt. Uit de berekeningen van de kruispunten blijkt dat de doorstroming tijdens een reguliere avondspits acceptabel is voor een dergelijk gebied en dat de doorstroming tijdens een reguliere avondspits is gewaarborgd. Er wordt terecht geconstateerd dat de bereikbaarheid van de P1 garage door introductie van de 'knip' in de Prins Hendrikkade gevoeliger is voor storingen. De bereikbaarheid van de garage wordt echter onder normale omstandigheden gewaarborgd.

Conclusie

De in de *second opinion* van Royal Haskoning DHV beschreven tekortkomingen van het verkeersonderzoek geven de gemeente Amsterdam geen aanleiding het rapport te herzien. Bovendien geven de resultaten geen aanleiding de besluitvorming over de 'knip' te herzien.

De berekeningen en conclusies uit het integrale verkeersonderzoek en bijbehorende kruispuntenanalyse tonen aan dat zich geen problemen in de doorstroming voordoen en de bereikbaarheid van de P1 garage niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 2

Zienswijze

Adressant heeft het volgende verzoek ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan:

1. Functieaanduiding 'nutsvoorziening'

Aan de gronden waarop het gasdrukmeet- en regelstation is gevestigd is de bestemming Verkeer -1 toegekend. Binnen deze bestemming is de functie nutsvoorzieningen toegestaan. Adressant verzoekt de functieaanduiding 'nutsvoorziening' op te nemen op de verbeelding en (eventueel) de daarbij behorende veiligheidscontour (Bevi- zone).

Beantwoording

Aan het verzoek van adressant wordt voldaan, in zoverre dat aan de bestemmingsregels van Artikel 4 ('Verkeer -1') en Artikel 5 ('Verkeer - 2') wordt toegevoegd dat ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'nutsvoorziening' een gasmeet- en regelstation is toegestaan. Na overleg met adressant is besloten geen veiligheidscontour op te nemen, aangezien de bebouwing (binnen de bestemming 'Gemengd' grenzend aan de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer -2') bestaand is. De optie om aan het gasdrukmeet- en regelstation een veiligheidszone te koppelen is daarmee geen reële optie meer.

2. Vooroverleg

Adressant verzoekt planologische besluiten in het kader van het vooroverleg te ontvangen via het emailadres ro.loket@liander.nl om de belangen van de assets van Liander Infra West N.V. te kunnen behartigen.

Beantwoording

Het emailadres is bij ons bekend en wordt gebruikt voor toezending van de planologische besluiten in het kader van het vooroverleg. Per abuis is het ontwerpbestemmingsplan Oosterdokseiland Noord niet toegestuurd, aangezien op grond van het vigerende bestemmingsplan niet bekend was van de ligging van het gasdrukmeet- en regelstation binnen het plangebied.

3. Wijzigingen

Aan het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter visie heeft gelegen zijn enkele wijzigingen aangebracht. Aanleiding voor de wijzigingen is onder meer de ontvangen zienswijzen zoals in hoofdstuk 2 zijn opgenomen. In verband hiermee zijn er enkele aanpassingen aan de verbeelding (plankaart), de regels en de toelichting uitgevoerd.

Wijzigingen in de verbeelding:

- de functieaanduiding 'nutsvoorziening' is toegevoegd ter plaatse van het adres De Ruijterkade 105;

Wijzigingen in de regels:

- aan artikel 4.1 is onder I de functie 'gasdrukmeet- en regelstation ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'nutsvoorziening' toegevoegd;
- aan artikel 5.1 onder c is de functie gasdrukmeet- en regelstation ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'nutsvoorziening' toegevoegd;

Wijzigingen in de plantoelichting:

- het verkeersonderzoek Stationseiland waarin de kruispuntenanalyse is opgenomen, is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

In afwijking van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, zijn eveneens ambtshalve wijzigingen aangebracht. Aanleiding voor de wijzigingen is onder meer een aanpassing van bouwgrenzen en specifieke gebruiksmogelijkheden en enkele redactionele verbeteringen. In verband hiermee zijn er enkele aanpassingen aan de verbeelding (plankaart) en de regels uitgevoerd.

Wijzigingen in de verbeelding:

- aan de bestemming 'Gemengd' is een scheidslijn bebouwingswaarden toegevoegd om de verschillende maximale bouwhoogten aan te duiden.
- de bestemming 'Gemengd' is ter plaatse van de adressen De Ruijterkade 105, De Ruijterkade 128 en De Ruijterkade 139 en het adres De Ruijterkade 146-150 doorgetrokken tot één bestemmingsvlak.
- aan de bestemming 'Gemengd' is de functieaanduiding 'verkeer' toegevoegd ter plaatse van de adressen De Ruijterkade 128 en De Ruijterkade 139 om aan te geven dat hier een doorgang van toepassing is.

Wijzigingen in de regels:

- artikel 1.76 'scheidslijn bebouwingswaarden' is toegevoegd;
- aan artikel 3.1 is onder I de functie 'verkeer ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'verkeer' toegevoegd;
- aan artikel 3.2 is onder I de bouwregel ' ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'verkeer' is bebouwing toegestaan vanaf een bouwhoogte van 8 meter, gemeten vanaf maaiveld' toegevoegd.
- artikel 5.2. onder c is gewijzigd en luidt 'in afwijking van het bepaalde in lid 5.2 aanhef is ter plaatse van de bouwaanduiding (ond) bebouwing toegestaan ten behoeve van de

bestemming 'Gemengd' vanaf een bouwhoogte van 8 meter, gemeten vanaf maaiveld, met een maximale bouwhoogte van 24 meter.

Wijzigingen in de plantoelichting:

- aan paragraaf 5.11.2 is een tekstgedeelte toegevoegd dat ingaat op het toegevoegde verkeersonderzoek in de bijlage.