



**Nota van beantwoording zienswijze
Ontwerpbestemmingsplan Johan Greivestraat
(geanonimiseerde versie)**

Algemeen

Deze Nota van beantwoording zienswijzen behoort bij het bestemmingsplan Johan Greivestraat. Het bestemmingsplan Johan Greivestraat heeft betrekking op een locatie in de wijk Overtoomse Veld, tussen de Jan Tooropstraat en het Spoorpark. In het plangebied zijn nu nog een viertal woongebouwen aanwezig. Deze woongebouwen worden gesloopt en gaan plaats maken voor een nieuw woongebouw aan de Jan Tooropstraat en twee nieuwe woontorens aan het achtergelegen Spoorpark. In het nieuwe woongebouw aan de Jan Tooropstraat worden 135 sociale huurappartementen en in de plint bedrijfsruimten gerealiseerd. In de twee nieuwe woontorens komen maximaal 50 middeldure huurwoningen en tot maximaal 80 vrije sector appartementen. In totaal worden er tussen de 235 en 265 nieuwe woningen gerealiseerd.

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan, met ingang van 23 maart 2023 voor zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode mocht eenieder zienswijze over dit ontwerpbesluit naar voren brengen. Kennisgeving van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in het gemeenteblad (Gemeenteblad 2023, 122112) en op de website van de gemeente Amsterdam gepubliceerd. Gedurende deze periode is er 1 zienswijze ontvangen. In paragraaf 1.2 van deze nota is deze zienswijze samengevat en beantwoord.

1.1. Formele aspecten

Van de volgende personen is een zienswijze ontvangen op het ontwerpbesluit.

nr.	Adressant	Adres	datum ontvangst
1	XXXXXX	Piet Mondriaanstraat 212, 214, 218 en 220	3 mei 2023

1.2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Verkeersonderzoek

Verkeersmodel en tellingen

Adressanten zijn van mening dat het ophogen van de tellingen in het verkeersonderzoek met 25%, omdat de tellingen tijdens COVID-periode hebben plaatsgevonden, onvoldoende is onderbouwd. Adressanten wijzen daarbij op de omstandigheid dat een veelheid van de omliggende functies (waaronder maar liefst 6 scholen) ten tijde van COVID-periode gesloten waren. Volgens adressanten wordt in de verkeersmodellen en telling geen rekening gehouden met de clustering van de specifieke en spitsgevoelige (onderwijs)bestemmingen. Er vindt bij deze scholen een bovengemiddeld gebruik (brengen/halen) met de auto plaats. Er wordt evenmin rekening gehouden met de toevoeging van een kinderdagverblijf.

Reactie gemeente

In eerste plaats wordt opgemerkt dat tijdens de telling in ieder geval de basisscholen en de middelbare scholen open waren. Alleen HBO en universiteiten zijn tot 25 april gesloten geweest. Dat de telling in geheel geen rekening heeft gehouden met het verkeer van en naar de aanwezige

scholen is dus onjuist. Verder is door ons een reactie gevraagd aan Goudappel Coffeng, het bureau dat het verkeersonderzoek heeft uitgevoerd, ter motivering van het gekozen ophoogpercentage. De verkeerskundige van Goudappel Coffeng geeft aan dat het percentage van de ophoging is bepaald op basis van de informatie verkregen van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (MDW) en het Centraal Bureau Statistiek (CBS). Uit de kwartaalrapportage van het NDW bleek dat in het eerste kwartaal van 2021 de verkeersdrukte op de weg ca. 20% - 25% minder dan normaal is en de grootste dalingen op de weg zijn nog altijd tijdens de spitsen te zien, daar zien we ca. 30% minder verkeer. Uit de toen meeste recente data van het CBS bleek verder dat het indexcijfer van week 14 (week van donderdag 8 april 2021) ten opzichte van 2019 (indexcijfer 100), dus voor corona, 77 was. Gezien deze cijfers acht de verkeerskundige van Goudappel Coffeng de ophoging van 25% realistisch, waarbij wordt opgemerkt dat tijdens de telling in april 2021 er een minder strenge maatregelen waren dan in januari/februari van dat jaar.

In het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA), wat als basis heeft gediend voor het onderzoek van Goudappel Coffeng, wordt wel rekening gehouden met onderwijsvoorzieningen. Die voorzieningen maken deel uit van de sociaal economische invoergegevens van het verkeersmodel. Er wordt gebruikt gemaakt van het aantal leerling- en studentenplaatsen, die door Onderzoek & Statistiek gemeente Amsterdam (O&S) aangeleverd wordt per VMA-zone op basis van brondata afkomstig van OCW/DUO (basisonderwijs, speciaal onderwijs en voortgezet onderwijs. De gegevens wordt verder aangevuld met eigen ingewonnen gegevens door O&S (MBO en HBO+WO).

In de tellingen is geen rekening gehouden met het kinderdagverblijf, omdat dit een toekomstige ontwikkeling betreft en het VMA en de tellingen hier dus geen rekening mee konden houden. Het extra verkeer dat het kinderdagverblijf genereert is wel opgenomen in het toekomstscenario wat in het model is beschouwd.

Gezien bovenstaande onderbouwing zien wij geen redenen om te twijfelen aan de uitkomsten van het verkeersonderzoek.

Geen oplossing voor te verwachten verkeersproblemen

Enkel is vastgesteld dat het verkeersonderzoek uitwijst dat bestaande knelpunten door de geplande/verwachte uitbreidingen van functie verder toenemen. Er is op geen enkele wijze gekeken naar een oplossing voor de te verwachten verkeersproblemen bij realisatie van dit plan.

Reactie gemeente

Het doel van het verkeersonderzoek is om de gevolgen van het extra verkeer van de ontwikkelingen in het plangebied te onderzoeken en niet om een oplossing voor de geconstateerde verkeersproblemen. Uit onderzoek blijkt verder dat de rotonde Jan Tooropstraat – Jan Evertsenstraat nu al aan zijn grens zit en in de toekomstige situatie qua verkeersafwikkeling slecht gaat functioneren. Dit is in de situatie zonder de ontwikkelingen ook al het geval en de ontwikkelingen in het plangebied zijn niet de oorzaak van dit probleem. Dit betreft dus een bestaande probleem, waar wij los van de ontwikkeling een oplossing voor moeten vinden.

Wij wijzen er verder op dat zowel in de ochtend- en avondspits de wachttijden op de Jan Tooropstraat Zuid, waarop de woningen van adressanten via de Piet Mondriaanstraat zijn ontsloten, redelijk blijven en uitkomen op 55 seconden in de ochtendspits en 50 seconden in de avondspits.

Verkeersproblemen door kinderdagverblijf

Adressanten zijn van mening dat de verkeersafwikkeling ter hoogte van hun woningen problemen gaat opleveren. Zij wijzen er op dat het toevoegen en specifiek bestemmen van het kinderdagverblijf in de woontoren aan het park ter hoogte van hun woningen het aantal kruisende bewegingen met de Jan Tooropstraat (alle bezoekers slaan de Piet Mondriaanstraat in) ter hoogte van de toegang van onze woningen en parkeerplekken versterkt. In de geplande situatie is er daarbij verder sprake van een smalle doorlopende straat door en onderdeel van een park met slechts aan 1 kant een voetpad, die in de hoek grenst aan de toegang tot onze woningen en parkeerplaatsen. Met keren, foutparkeren en blokkeren van de privé-ontsluiting van adressanten als gevolg.

Reactie gemeente

Een kinderdagverblijf van 450 m² leidt volgens de CROW kencijfers tot minimaal 80 en maximaal 103 ritten per etmaal (uitgaande van ligging 'centrum' en stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Voor scholen/kinderdagverblijven geeft CROW aan dat tussen 8:00 en 9:00 41% van de etmaalintensiteit wordt gegenereerd (CROW publicatie 256). Daarmee is tussen 8:00 en 9:00 het maatgevende moment. 41% komt neer op minimaal 33 en maximaal 43 ritten (minimaal en maximaal kencijfer CROW) in dat uur. Dat is gemiddeld minder dan 1 auto per minuut ter hoogte van het kinderdagverblijf. Dit is volgens de verkeersdeskundige van Goudappel Coffeng dusdanig klein dat dit geen impact heeft op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Jan Tooropstraat – Piet Mondriaanstraat. Die verkeersafwikkeling gaat dan ook niet leiden tot problemen ter hoogte van de toegang van de zelfbouwwoningen van adressanten aan de Piet Mondriaanstraat.

Verder worden in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen aangelegd, waarbij rekening is gehouden met extra bezoekersparkeerplaatsen. De vrees dat sprake gaat zijn van foutparkeren en daardoor blokkeren van de privé-ontsluiting delen wij niet.

Kinderdagverblijf andere locatie

Onduidelijk en niet onderbouwd is waarom het kinderdagverblijf niet elders in het bestemmingsplan opgenomen kan worden, zoals verder in de straat in de andere geplande woontoren richting het gebouw New West en het August Allebéplein. Deze plek tussen de twee woontorens in zou minder verkeersdruk en opstoppen in de bocht bij onze woningen veroorzaken

Reactie gemeente

We hebben onderzocht of het kinderdagverblijf bijvoorbeeld in de andere woontoren kan en de buitenspeelplaats dan in het gebied tussen de woontorens. Ruimtelijk achten wij deze optie minder wenselijk, omdat de buitenspeelruimte dan op het dak van de ondergronds parkeergarage komt te liggen en minder een relatie met het park kan aangaan. Bij de noordelijke toren komt het buitenspeelterrein echt in het park te liggen en levert dit aangenamere locatie voor de spelende kinderen op. Ook is de zichtbaarheid van het kinderdagverblijf en het daarbij behorende buitenspeelterrein vanuit de openbare ruimte hier beter.

Een buitenspeelterrein op het dak van de ondergrondse parkeergarage tussen de twee woontorens leidt verder tot een grotere groep personen die overlast van het stemgeluid van de spelende kinderen kan ondervinden. Het buitenspeelterrein komt dan namelijk op korte afstand van de woontorens en op korte afstand van het sociale woningbouwcomplex. Wij vinden dat niet wenselijk.

In de verderop geplande woontorens is geen ruimte opgenomen voor een kinderdagverblijf. Het nu nog inpassen ervan zou weer het nodige onderzoek vergen en een geheel nieuwe ruimtelijke procedure. Gezien de grote behoefte aan kinderopvang binnen de gemeente Amsterdam, zou een dergelijk traject te lang duren en met teveel onzekerheid gepaard gaan.

Conclusie

De zienswijze vormt voor ons geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.