



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

**Nota van Beantwoording
zienswijzen
bestemmingsplan
Oosterdok west**

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 6-11-2013, NR. 207/1969
DE RAADSGRIFFIER,

Colofon

Opdrachtgever	Projectbureau Zuidelijke IJoever
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 Oosterdok west met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 24 april 2013 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en de Echo. Het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok west heeft met ingang van 25 april 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	Persoon A	-	22 mei 2013 per post & 5 juni 2013 per fax
2	Waternet	Postbus 94370 1090 GJ Amsterdam	4 juni 2013
3	Straatman Koster advocaten namens P1 Parking Amsterdam Centre B.V.	Postbus 717 3000 AS Rotterdam	4 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. Alle ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend.

Buiten de termijn van tervisielegging zijn geen zienswijzen ontvangen.

1.2 Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Adressant 1

a. Diverse plannen in procedure

Adressant geeft aan dat voor het gebied op en rond Stationseiland – waaronder het bestemmingsplan Oosterdok west – verschillende bestemmingsplannen op verschillende tijden in procedure zijn gebracht. Adressant geeft aan bezwaar te hebben tegen deze gang van zaken.

Beantwoording

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat adressant op 28 mei 2013 een brief heeft gestuurd aan het raadsadres van stadsdeel Centrum over de samenhang tussen en de volgorde waarin de bestemmingsplannen op en rond Stationseiland in procedure worden gebracht. Stadsdeel Centrum heeft in overleg met de Centrale Stad, die deze bestemmingsplannen voorbereidt, het raadsadres beantwoord. In dit antwoord geeft stadsdeel Centrum, in overeenstemming met de lijn die de Centrale Stad hanteert, dat elk bestemmingsplan dat in procedure is gebracht zijn eigen achtergrond en reden voor herziening heeft. Elk bestemmingsplan is gebonden aan wettelijke procedures en termijnen die gevolgd moeten worden. Daarom is het voor het bevoegd gezag vaak niet mogelijk om alle bestemmingsplannen in een bepaald gebied, hoe voor de hand liggend ook, gelijktijdig en geheel in samenspraak te behandelen en vast te stellen. Dit berust dus geenszins op onwil maar puur op inhoudelijk, logistieke en formele gronden.

Overigens berusten alle bestemmingsplannen in de omgeving van het Centraal Station ten aanzien van het aspect stadshartlus en de daarmee gepaard gaande knip op de Prins Hendrikkade op één en dezelfde onderliggende besluitvorming. Ter nadere uitwerking van deze besluitvorming meerdere voorbereidende plannen opgesteld, die op verschillende tijdstippen een participatietraject hebben doorlopen. In deze participatietrajecten is soms aan wensen tegemoet gekomen en soms ook niet. De nu in procedure genomen bestemmingsplannen geven uitvoering aan de eerder genomen bestuurlijke besluiten. Zoals gezegd hebben de procedures hun eigen wettelijk beloop en kan de start per plangebied verschillen, waarbij het nimmer de bedoeling is de procedures als het ware 'stilletjes' in te zetten.

Conclusie: in het licht van het bovenstaande wordt de zienswijze dan ook niet gedeeld. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Onvoldoende verkeersdoorstroming

Adressant geeft aan dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat met de ingegeven capaciteiten van de wegvakken in het verkeersmodel op één locatie een I/C-waarde van boven de 90% optreedt, namelijk op het traject Oosterdoksdijs – De Ruijterkade. Dit betekent een slechte doorstroming of zelfs stilstaand verkeer waar adressant zich zorgen over maakt.

Beantwoording

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is op basis van het actuele Amsterdamse rekenmodel (GenMod 2010) verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is integraal

afgestemd met de verkeersonderzoeken voor de overige bestemmingsplannen die in de omgeving van het Centraal Station in voorbereiding zijn. Het betreft de bestemmingsplannen Stationseiland (vaststelling), Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang (vaststelling) en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (ontwerp). Alle verkeersonderzoeken bouwen voort op de onderzoeken die eerder in verband met stadshartlus en de knip zijn uitgevoerd (waaronder het Onderzoek Verkeerscirculatie binnenstad 2020). Ofschoon de onderzoeken voor de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd met het meest actuele rekenmodel, wijken de resultaten niet significant af van de eerdere onderzoeken.

Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de stationsomgeving. Ofschoon op enkele wegvakken en kruispunten de intensiteiten wel toenemen, leidt dat nergens tot onaanvaardbare situaties.

Ter toelichting op het onderzoek en de wijze van totstandkoming het volgende.

Rekenmodel

In Amsterdam worden verkeersberekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel GenMod. GenMod (General Model) is het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam, dat voor een breed scala van verkeers- en vervoersberekeningen ingezet wordt.

De basis voor het model bestaat uit onderzoekgegevens die afkomstig zijn uit onder andere verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en openbaar vervoernet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen.

Het verkeersmodel GenMod is een vereenvoudigde, geschematiseerde weergave van de werkelijkheid. Een verkeersmodel kan inzicht geven in de huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen.

Voor het opstellen van de uitgangspunten van het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de beschikbare informatie binnen de gemeente Amsterdam.

De ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten in de basisprognoses van het GenMod zijn vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders op 19 januari 2011 en vastgelegd in het rapport 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, versie 1.2, 18 mei 2011. Voor de omringende gemeentes en de rest van Nederland wordt aangesloten op het verkeersmodel van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (Nieuw Regionaal Model Randstad 2010 - NRM).

Als basisjaar voor de verkeersstudies is gekozen voor het jaar 2008. In het metropoolgebied Amsterdam is een afspraak gemaakt dat de gemeentelijke modellen een tweejaarlijkse actualisatie kennen en dat de even jaren als uitgangspunten worden genomen voor actualisatie. Het model van het Rijk (het NRM) en het metropoolgebied worden elke vier jaar geactualiseerd. Door te kiezen voor het basisjaar 2008 wordt hier eveneens bij aangesloten. In 2010 is het verkeersmodel bijgewerkt met de meeste recente invoer en volledig gekalibreerd (volledig herijkt). Het GenMod2010a is de vigerende versie van het model en is gekalibreerd op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030. De parameters en uitgangspunten van dit model zijn uitgebreid gedocumenteerd in de bijlagen van het verkeersonderzoek.

Onvoldoende verkeersdoorstroming – I/C-waarde

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van zoveel statische als dynamische verkeersmodellen om te onderzoeken of de uitvoering van dit bestemmingsplan, mede in relatie tot de ontwikkelingen in de omgeving, mogelijk leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling, bijvoorbeeld door onvoldoende verkeersdoorstroming.

Een dynamisch verkeersmodel laat bewegende verkeersstromen zien. Een statisch verkeersmodel doet dat niet maar geeft alleen verkeersintensiteiten weer gedurende een bepaalde periode.

In casu is eerst met een statisch verkeersmodel gekeken naar de verkeersbelasting op de wegvakken en daar waar de verkeersbelasting hoog is, is nader ingezoomd met behulp van het dynamisch verkeersmodel. Met dit model is gekeken naar de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau. Op deze wijze wordt gezien of in een bepaalde situatie een de verkeersdoorstroming betrouwbaar is. 'Betrouwbaar' betekent dat het autoverkeer zonder al te veel verstoringen (congestie) kan doorrijden. De mate van betrouwbaarheid kan worden uitgedrukt in de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en capaciteit van de weg (het I/C-getal). Bij een I/C-verhouding van 0,9 of meer kan een kleine verstoring in het verkeer tot een problematische verkeersafwikkeling leiden. Indien de I/C-verhouding kleiner is dan 0,7 kan het verkeer te allen tijde goed doorstromen. Kruispunten zijn vaak bepalend voor de I/C-verhouding van een weg. Deze normen zijn vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten dat door de gemeenteraad op 11 mei 2005 is vastgesteld.

De conclusie van het verkeersonderzoek voor het voorliggende bestemmingsplan 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 en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om te doorstroming te bevorderen.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het enkel uitlichten van een I/C-waarde en daar de conclusie aan te verbinden dat er sprake is van onvoldoende doorstroming, niet juist als ook 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 ofwel betrouwbaar is. Uit alle kruispuntenanalyses blijkt dat het verkeer op de onderzochte locaties op voldoende wijze kan worden verwerkt en dat nadere maatregelen niet nodig zijn.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

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

c. Uitgangspunten

Adressant vraagt zich af waarom het verkeersonderzoek de avondspits als maatgevend beschouwd terwijl adressant de ochtendspits veel drukker acht dan de avondspits. Daarnaast vraagt adressant zich af of voor alle modaliteiten de verkeersafwikkeling op het netwerk in en rond het plangebied op voldoende wijze zijn geborgd in het verkeersonderzoek.

Beantwoording

Ochtendspits – avondspits

Het Amsterdamse rekenmodel gaat standaard uit van de avondspits als drukste, en daarmee maatgevende periode. Uit telcijfers van DIVV blijkt voor deze omgeving dat de avondspits drukker is dan de ochtendspits. De reguliere avondspits is op de betreffende wegvakken modelmatig maatgevend. Om een indicatie te krijgen van de verkeersafwikkeling in de ochtendspits kunnen de verkeerscijfers van de avondspits worden gespiegeld. Deze resulterende verkeersstromen zijn nadrukkelijk geen ochtendspitsintensiteiten. De avondspits is in dat geval vergelijkbaar met de ochtendspits.

Conclusie: het gebruik van de avondspits als maatgevende situatie is voor dit plangebied gerechtvaardigd.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Verkeersafwikkeling modaliteiten

Voor wat betreft de zorg van adressant of de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer (modaliteiten) op het netwerk in en rond het plangebied op voldoende wijze gewaarborgd is, kan het volgende worden opgemerkt. In het statisch verkeersmodel zijn alle motorvoertuigen opgenomen in de berekeningen. Het langzaam verkeer is indirect opgenomen in het verkeersmodel door deze bij de kruispuntmodellering op te nemen. Voorts zijn alle modaliteiten in het dynamisch verkeersmodel op een gedetailleerd niveau in de berekeningen opgenomen. Voorgaande toont aan dat de verkeersafwikkeling van alle modaliteiten in het verkeersonderzoek zijn meegenomen alsmede dat de verkeersafwikkeling van alle modaliteiten op voldoende wijze zijn onderzocht en geborgd in het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie: alle modaliteiten zijn in het verkeersonderzoek betrokken.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Handhaving

Adressant geeft aan dat de verschillende verkeersmaatregelen in het plangebied niet worden nageleefd als ook niet worden gehandhaafd. Dit levert gevaarlijke situaties op en belemmert de verkeersdoorstroming.

Beantwoording

Allereerst wordt opgemerkt dat alle verkeersmodellen – ongeacht de schaal ervan – gericht zijn op het geven van inzicht in het gedrag van groepen reizigers en niet in het gedrag van de individuele reiziger. Het gebundelde reisgedrag wordt door vertaald naar aantallen voertuigen (intensiteiten). In die zin geeft het opgestelde verkeersonderzoek voldoende inzicht in de verkeersdoorstroming ter plaatse.

Handhaving op grond van de verkeersregelgeving en wetgeving speelt zich primair buiten het publiekrechtelijke instrument bestemmingsplan af, aangezien de grondslag van geheel andere orde is. Aan adressant wordt meegegeven dat er wel degelijk handhavend wordt opgetreden, niet alleen op het land maar ook zeker op het water. Voor wat betreft het stationsgebied kan nog worden opgemerkt dat hiervoor zelfs aparte handhaving plaatsvindt met betrekking tot de stalling van fietsen maar ook het gebruik van halteplekken voor touringcars. Voorts wordt opgemerkt dat handhaving in het algemeen een taak is die aan de overheid toebehoort echter hierbij mag niet worden vergeten dat het naleven van regels in onze maatschappij in eerste instantie ligt bij de burgers zelf. Het enkel wijten van de niet naleving van regels omdat de overheid niet handhaaft is in deze zin te kort door de bocht.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. Bevoorrading Centraal Station

Door alle bouwwerkzaamheden rondom het Centraal Station staan dagelijks vele busjes geparkeerd op het Stationsplein van bouwaannemers, geldtransporten en schoonmaakdiensten. In het verkeersonderzoek bij het voorliggende bestemmingsplan wordt niets gemeld over de bevoorrading en kan daarom niet worden vastgesteld.

Beantwoording

Onderscheid moet worden gemaakt in de bouwwerkzaamheden rondom het Centraal Station en de bevoorrading van het Centraal Station en omgeving. Voor wat betreft het eerste realiseert het gemeentebestuur dat deze overlast geeft. Dat is welhaast onvermijdelijk bij dit soort grote projecten. Desalniettemin wordt ernaar gestreefd de bouwwerkzaamheden goed op elkaar te laten aansluiten, met zo min mogelijk ongemakken voor bewoners en gebruikers als ook voor de bereikbaarheid van het stationsgebied. Dit bestemmingsplan staat echter los van deze uitvoeringswerkzaamheden.

In samenhang met de ander bestemmingsplannen voor het stationsgebied en omgeving is in hoofdstuk 15.8 van de toelichting van het bestemmingsplan aandacht gegeven aan het laden en lossen. Daarin wordt globaal het volgende vermeld.

Aan de IJzijde vindt bevoorrading van het stationsgebouw op drie plekken plaats via het busplatform. Projectbureau IJSEI, NS en Prorail maken nadere afspraken om te borgen dat het overige verkeer ter plaatse van het busstation niet wordt gehinderd en stagnatie wordt voorkomen. Deze stroom wikkelt zich niet af via de oostbuis van de Westertoegang, maar via de grotere oost- en westroutes. De ondernemingen op het voorplein, zoals het Noord-Zuidhollandsch Koffiehuis en de rederijen, worden op venstertijden bevoorraad via de tramroutes. Enkel het bevoorradingsverkeer voor het IBIS hotel wordt wel afgewikkeld via de oostbuis, net zoals nu het geval is. Op bovengeschetste wijze is het bevoorradingsverkeer evenredig verdeeld en is met nadere reguleringsmaatregelen een goede uitvoering gewaarborgd. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de uitvoering van het bestemmingsplan op dit punt, knelpunten oplevert.

Conclusie: de bevoorrading maakt geen deel uit van het verkeersonderzoek, maar is in het kader van de voorbereiding wel beoordeeld en een beschrijving is in het bestemmingsplan opgenomen.

Voorgesteld wordt de zienswijzen ongegrond te verklaren.

f. Stadshartlus en de knip

In het verkeersonderzoek is aangegeven dat de zogenoemde knip door verschillende partijen vaker ter discussie is gesteld, zoals bijvoorbeeld door de toeristensector, EVO, Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland bij de beleidsnotitie Bereikbare Binnenstad die stadsdeel Centrum in april 2013 heeft vastgesteld. Diverse partijen hebben bij de besluitvorming van deze beleidsnotitie aangedrongen op een nader onderzoek naar verkeerscirculatie. Adressant meent dat nu dit onderzoek niet is gedaan het bestemmingsplan dan ook niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

De beleidsnotitie De Bereikbare Binnenstad is door stadsdeel Centrum vastgesteld en bouwt voort op het in 1992 ingezette beleid voor verkeer en vervoer en is de opvolger van de nota Bereikbaarheid 2004-2009. Daarnaast is het van belang om vast te stellen dat het besluit tot de knip in de Prins Hendrikkade en de stadshartlus dateert uit 1998 en opnieuw bekrachtigd is 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 dus niet de voornoemde besluitvorming inzake de knip en stadshartlus overgedaan of ter discussie gesteld, maar juist uitvoering aan gegeven.

Voor voorliggend bestemmingsplan is voor het plangebied en het bijbehorende onderzoeksgebied een gericht verkeersonderzoek uitgevoerd, dat mede is afgestemd op de programma's van omliggende plangebieden en eerdere onderzoeken. Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het gebied rond het Centraal Station. Ofschoon op enkele wegvakken en kruispunten de intensiteiten wel toenemen, leidt dat nergens tot onaanvaardbare situaties. De bewering van adressant dat er onvoldoende verkeersonderzoek is uitgevoerd wordt niet gedeeld.

Conclusie: er is voor het plangebied gericht verkeersonderzoek gedaan, de beleidsnota Bereikbare Binnenstad staat daar in principe los van.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

g. Luchtkwaliteit

Adressant geeft aan dat het niet anders kan dan dat het voorliggende bestemmingsplan een nog grotere druk legt op de toch niet voldoende luchtkwaliteit in de omgeving en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt. Tevens merkt adressant op dat er geen onderzoek is gedaan naar luchtkwaliteit voor dit bestemmingsplan, terwijl Amsterdam een stad wil zijn waarin gezonde lucht, een leefbaar klimaat en economische ontwikkelingen hand in hand moeten gaan. Adressant merkt tot slot op dat Amsterdam/Nederland vermoedelijk niet gaat voldoen aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit. Nu dat er

onduidelijkheid bestaat over de luchtkwaliteit, meent adressant dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Vanuit de gedachte dat het voorliggende bestemmingsplan niet meer mogelijk gemaakt dan wat op basis van het vigerende juridisch planologisch kader reeds mogelijk was c.q. de feitelijke situatie, is in het ontwerpbestemmingsplan vooralsnog volstaan met een kwalitatieve beschrijving van de luchtkwaliteit in relatie tot het bestemmingsplan en de nabije omgeving.

Omdat inmiddels meerdere bestemmingsplannen in de omgeving van het Centraal Station in procedure zijn, is vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en integrale benadering van de omgeving, alsnog een integraal onderzoek opgesteld waarin de plannen afzonderlijk en in samenhang zijn beschouwd. Het gaat derhalve om bestemmingsplan Oosterdok west, Stationseiland, Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk.

Het onderzoek (genaamd 'Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit – is opgesteld door onderzoeksbureau M+P, september 2013) brengt de eventuele consequenties van de ontwikkelingen in de plangebieden in de omgeving van het Centraal Station zowel kwantitatief als kwalitatief integraal in beeld.

De luchtkwaliteitseisen zijn neergelegd in de Wet milieubeheer en zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. De eisen waar een onderzoek naar luchtkwaliteit aan moet voldoen zijn ook in de Wet milieubeheer neergelegd. Deze wet noemt de toetsingsgronden waarvan gebruik kan worden gemaakt.

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende toetsingsgronden.

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien, zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwt. De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De effecten van de herrotering ten gevolge van de knip, die overigens is een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit'. De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Verder is ter informatie de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht, door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode) 2023. Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd. Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020,

aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn in hoofdstuk 11 van de toelichting verwerkt. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd. Het onderzoek trekt de algemene conclusie dat luchtkwaliteit de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (bestemmingsplannen) niet in de weg staat.

Conclusie: met voornoemde (aanvullende) onderzoek is aangetoond dat het voorliggende bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

h. Parkeren

Door het verdwijnen van het busplatform zullen er parkeerplaatsen verdwijnen wat volgens adressant zal leiden tot meer parkeerdruk in het plangebied van zowel bewoners als touringcarbussen. Adressant is van mening dat het aantal te verdwijnen parkeerplaatsen voor vergunninghouders en betaalde plaatsen op zijn minst gecompenseerd moeten worden omdat de huidige parkeerdruk al een probleem is.

Beantwoording

In het voorliggende bestemmingsplan wordt uitvoering ingegaan op het parkeren. In het plangebied zijn op de lage kade en het touringcarplatform circa 86 parkeerplaatsen voor auto's en 34 parkeerplaatsen voor touringcars. Door de sloop van het touringcarplatform verdwijnt een deel van de parkeerplaatsen in het plangebied. Op de lage kade worden circa 35 parkeervakken teruggebracht. Naar verwachting zijn de 35 parkeerplaatsen toereikend voor het opvangen van de parkeerbehoefte ter plaatse. Parkeren is alleen toegestaan in parkeervakken. Op de pieren is parkeren niet toegestaan. De huidige situatie op de lage kade wordt hiermee geformaliseerd. Voor de parkeerplaatsen geldt betaald parkeren, waarbij vergunningverlening op grond van de Parkeerverordening van toepassing is. De plaatsen worden onderdeel van het parkeerareaal van het omringende vergunningengebied CE-01. De touringcarparkeerplaatsen zijn gecompenseerd in de touringcarparkeergarage aan de Piet Heinkade en op het Zeeburgereiland. Tussen het fietspad en de rijweg worden tussen de bomen fietsparkeerplaatsen geplaatst.

Bij de behandeling van het Stedenbouwkundig Plan (SP) in de commissie BWK op 27 februari jongstleden, zijn vragen gesteld omtrent de parkeersituatie voor de bewoners na de herinrichting. In de huidige situatie kunnen de bewoners gebruik maken van de parkeerplaatsen op het touringcarplatform, dat wordt geëxploiteerd door de firma Pantar. Pantar huurt het platform van stadsdeel Centrum. Bewoners en ondernemers kunnen bij Pantar een abonnement afnemen en bezoekers kunnen betaald parkeren. Ingevolge het SP wordt het touringcarplatform gesloopt. Bij de bewoners bestaat de vrees dat in de nieuwe situatie onvoldoende parkeerplaatsen over blijven voor de bewoners. Hierdoor moeten bewoners op zoek naar een parkeerplaats elders in het vergunningengebied. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen. De bewoners zouden graag zien dat de parkeerplaatsen in het projectgebied alleen toegankelijk zijn voor vergunninghouders/ bewoners en/of dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

In de commissie BWK is gevraagd om aan te geven hoeveel parkeerplaatsen er verdwijnen en hoe het stadsdeel dit meeneemt in haar parkeerbeleid. In een schriftelijke

reactie is geantwoord dat de stadsdeelraad van stadsdeel Centrum op 30 oktober 2012 heeft besloten om geen garage te bouwen in het Oosterdok. In de notitie Heroverweging parkeergarage Oude Binnenstad (d.d. 25 september 2012) beargumenteert en onderbouwt het stadsdeel haar besluit. In de notitie gaat het stadsdeel in op de compensatie van parkeerplaatsen van het touringcarplatform. Samengevat meldt het stadsdeel hierover het volgende:

Op peildatum 15-08-2012 waren er in totaal circa 120 parkeerplaatsen op het touringcarplatform en de lage kade aanwezig. Pantar heeft aan 68 personen abonnementen uitgegeven voor 99 auto's. Sommige personen hebben meerdere auto's. Er zijn circa 50 personen die volgens de regels van het stadsdeel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Zij krijgen maximaal één vergunning per huishouden. Auto's waarvoor geen vergunning wordt verleend moeten elders een parkeerabonnement afnemen of betaald parkeren. Hiervoor is voldoende capaciteit in de omliggende parkeergarages.

Voor de 50 bewoners die een vergunning krijgen worden 35 parkeerplaatsen gecompenseerd op de (gehele) lage kade. De overige 15 parkeerplaatsen worden niet gecompenseerd. Het stadsdeel baseert haar besluit hierover op het programma-akkoord wat stelt dat per jaar maximaal 150 parkeerplaatsen verloren mogen gaan ten gevolge van herinrichting. Eventuele extra opheffing van parkeerplaatsen moet volgens het huidige beleid wel gecompenseerd worden. De afweging hoe en waar dat gebeurt, vindt plaats in het kader van de Uitwerkingsnotitie Autoparkeren, die aan de raadscommissie van stadsdeel Centrum wordt voorgelegd.

Conclusie: met het bovenstaande is aangetoond dat met de sloop van het touringcarplatform er elders wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor touringcarbussen en auto's.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

i. Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Adressant geeft aan dat de conclusies van het onderzoek naar externe veiligheid helder zijn maar vindt in het bestemmingsplan niet terug welke maatregelen er worden genomen.

Beantwoording

Bij het opstellen van het voorliggend bestemmingsplan is advies gevraagd aan de brandweer. Dit advies is als bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. In het advies geeft de brandweer aan dat voor het plangebied geen bron- dan wel effectmaatregelen te overwegen zijn. Ten aanzien van maatregelen voor zelfredzaamheid geeft de brandweer wel een advies. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt nader ingegaan op deze adviezen en hoe deze in praktijk zijn/worden gebracht. Hierbij wordt naar onze mening voldoende ingegaan op het advies dat de brandweer heeft gegeven.

Uit zowel de eerdere als de huidige verkeersonderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de stationsomgeving. Ofschoon op enkele wegvakken de intensiteiten wel toenemen en een hoge I/C waarde bereiken toont de nadere kruispuntenanalyse aan dat dit nergens tot onaanvaardbare situaties leidt. De conclusie

van het nadere kruispuntenonderzoek is dat het verkeersaanbod bij alle doorgerekende kruispunten, bij het voorliggende profiel met een starre regeling², verwerkt kan worden en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om de doorstroming te bevorderen. In hoofdstuk 15.7 van de toelichting is de wijze waarop de nood- en hulpdiensten het gebied bereiken beschreven.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het Centraal Station in geval van rampen kan nog het volgende worden opgemerkt. De gemeente Amsterdam heeft een algemeen Rampenplan waarin op hoofdlijnen staat wie wat moet doen bij zware ongevallen met effecten op stedelijke schaal. Het Gemeentelijk Plan Crisisbeheersing heeft tot doel de oorzaak en gevolgen van een ramp zo adequaat mogelijk te bestrijden en aan slachtoffers van de ramp zo snel en effectief mogelijk hulp te bieden. Voor het adequaat uitvoeren van rampenbestrijding is aansluiting op de dagelijkse praktijk van wezenlijk belang. De gemeentelijke diensten, bedrijven en stadsdelen leveren hier allemaal een bijdrage aan. De Burgemeester heeft in dergelijke situatie regelmatig overleg met zijn beleidsteam, waarin de hoofden van politie, brandweer en gezondheidszorg zitting hebben. Gezamenlijk nemen zij besluiten of er sprake is van een ramp, met alles wat daar aan organisatie bij hoort. Voorts wordt opgemerkt dat op grond van de Wet Veiligheidsregio's regio's verplicht zijn om calamiteitenplannen te hebben voor dat wat de regio als risico's ziet, bijvoorbeeld (delen van) infrastructuur enzovoort. Tot slot worden alle infrastructurele projecten aan de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) die tevens de aspecten bereikbaarheid en veiligheid in hun beoordeling betrekken. De bereikbaarheid van het Centraal Station maar ook andere delen van de stad in geval van een ramp c.q. calamiteit is naar onze mening voldoende gewaarborgd.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de bereikbaarheid niet in het geding is. De zienswijze wordt dan ook niet gedeeld en aan het verzoek van adressant het bestemmingsplan vanwege deze zienswijze niet vast te stellen wordt niet tegemoet gekomen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

j. Geluid

Adressant merkt op dat er bij het bestemmingsplan geen hogere waarden als gevolg van de geluidsbelasting van het wegverkeer wordt toegekend. Adressant geeft aan dat lawaai slecht is voor de volksgezondheid en kan leiden tot diverse kwalen. Het niet verhogen van de geluidsnormen met dit bestemmingsplan is voor adressant niet acceptabel. Tot slot merkt adressant op dat veel panden op de Prins Hendrikkade zijn aangewezen als monument. Deze status belemmert de eigenaren/huurders in nemen van geluidswerende aanpassingen aan deze woningen.

Beantwoording

De eisen/normen voor geluid zijn neergelegd in de Wet geluidhinder. De eisen waar een akoestisch onderzoek aan moet voldoen zijn ook in de Wet geluidhinder, Besluit

² Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdsschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen.

geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder neergelegd. Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de herinrichting van de Prins Hendrikkade vastgelegd, hetgeen feitelijk betekent dat de weg in fysieke zin wordt gewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie. In dit kader is gekeken of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiertoe is een onderzoek uitgevoerd, wat als bijlage 1 bij de toelichting is gevoegd. Uit het voornoemde onderzoek blijkt dat door de herinrichting van de Prins Hendrikkade geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt. Dit betekent dat er ingevolge de wet geen noodzaak bestaat tot het treffen van maatregelen en/of het vaststellen van hogere waarden.

Conclusie: door middel van onderzoek is aangetoond dat in het plangebied geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt. Dit betekent dat er ingevolge de wet geen noodzaak bestaat tot het treffen van maatregelen en/of het vaststellen van hogere waarden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

k. Planschade

Adressant geeft aan dat het bestemmingsplan geen melding maakt van de te verwachten planschade. Adressant meent dat planschade is te verwachten en meent dat de overheid deze schade voor eigenaren moet bepalen. Nu dit niet is gebeurd is de adressant van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Er is sprake van planschade indien een bestemming wordt gewijzigd waardoor derden schade lijden die redelijkerwijs niet voor hun rekening moet komen. In het voorliggende bestemmingsplan worden de bestaande functies vastgelegd die op grond van het vigerende juridisch planologisch kader reeds zijn toegestaan. Nu de vastlegging in het voorliggende bestemmingsplan geen wijziging in functies inhoudt, is om deze reden geen aanleiding om een planschaderisico-analyse op te stellen waarin wordt ingegaan op de te verwachten schade. Volledigheidshalve zal de toelichting op dit punt worden aangevuld c.q. verduidelijkt.

Conclusie: terecht is de afweging gemaakt dat in dit geval geen noodzaak is om een planschaderisico-analyse te doen.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

l. Participatie met bewoners en ondernemers

Adressant geeft aan dat er met regelmaat geen touw meer aan vast te knopen is bij wie adressant terecht kan voor vragen omdat er niet een enkel aanspreekpunt is. Een eenduidig aanspreekpunt is een noodzakelijke voorwaarde voor het vaststellen van een bestemmingsplan.

Beantwoording

Voor de goede orde wordt opgemerkt dat u op 28 mei 2013 een brief hebt gestuurd waarin dit aspect ook door u – zij het in andere bewoordingen – aan het raadsadres van

stadsdeel Centrum hebt gehaald. Het is een feit dat er meerdere bevoegd gezagen – Centrale Stad en stadsdeel Centrum – in het gebied rondom het stationsgebied zijn, wat tot verwarring kan leiden. Voor het voorliggende bestemmingsplan als ook voor de overige bestemmingsplannen in het gebied, zoals Stationseiland, Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang, Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, worden op verschillende tijdstippen de procedures gestart. Dat is gezien de wettelijke termijnen waarop plannen herzien moeten worden, maar ook het verschil in voorbereidingstijd, niet te vermijden. De plannen vallen vaak ook nog in verschillende projectgebieden, wat voor de inhoud vaak tot verschillende aanspreekpunten leidt. De formele kennisgevingen die per plan in de media worden gedaan, bieden de eerste informatie, daarnaast vindt bredere informatie plaats via de websites van de projectbureaus. In die zin doen wij onze uiterste best om duidelijk te communiceren. Voorts wordt opgemerkt dat in het kader van het project Rode Loper en de beleidsnotitie Bereikbare binnenstad als ook bij het stedenbouwkundig plan voor Oosterdok west veel aandacht is besteed aan participatie. Met het voorgaande kan er dus niet gesteld worden dat er geen of onvoldoende participatie plaatsvindt dan wel heeft plaatsgevonden.

Conclusie: de zienswijze betreft een onderwerp dat buiten de kaders van het bestemmingsplan valt.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 2

a. Beleid en regelgeving

Adressant doet het verzoek om enkele concrete beleidsstukken ook met betrekking tot woonboten expliciet te noemen en op enkele punten te actualiseren conform de voorstellen van adressant.

Beantwoording

De toelichting van het bestemmingsplan wordt op genoemde aspecten aangevuld c.q. geactualiseerd.

Conclusie: de toelichting maakt formeel geen onderdeel uit van het vaststellingsbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Oppervlaktewater en waterbalans

Adressant verzoekt om bij het onderdeel oppervlaktewater de hoeveelheid water dat gedempt gaat worden nader te concretiseren dit in verband met eventuele compensatie.

Beantwoording

Het verzoek van adressant wordt niet helemaal begrepen omdat als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan een rapport is bijgevoegd over de oppervlaktewaterbalans. Deze geeft aan dat voor het plangebied overall gezien het oppervlaktewater met 4.510 m² wordt uitgebreid. Aangezien adressant aanleiding heeft gezien in het maken van opmerkingen hierover zal in de toelichting dit aspect worden verduidelijkt.

Conclusie: de zienswijze wordt niet gedeeld aangezien met het bij het bestemmingsplan gevoegde onderzoek voldoende concreet is aangetoond wat het effect is op de oppervlaktewaterbalans. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Steigers

Adressant doet het verzoek om in de toelichting expliciet te vermelden dat voor steigers beperkingen gelden volgens de Keur AGV 2011. Voor steigers die niet voldoen aan de voorwaarden uit het Keurbesluit Vrijstellingen, moet een vergunning zijn verleend door AGV.

Beantwoording

De toelichting van het bestemmingsplan wordt op genoemd aspect aangevuld c.q. geactualiseerd.

Conclusie: de toelichting maakt formeel geen onderdeel uit van het vaststellingsbesluit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

Adressant 3

a. Luchtkwaliteit

Adressant geeft aan dat het niet anders kan dan dat het voorliggende bestemmingsplan een nog grotere druk legt op de toch niet voldoende luchtkwaliteit in de omgeving en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt. Daarnaast merkt adressant op het bestemmingsplan niet inzichtelijk maakt wat het effect zal zijn met betrekking tot PM10. Adressant merkt ook op dat Amsterdam/Nederland vermoedelijk niet gaat voldoen aan de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit. Nu dat er onduidelijkheid bestaat over de luchtkwaliteit, meent adressant dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.

Beantwoording

Vanuit de gedachte dat het voorliggende bestemmingsplan niet meer mogelijk gemaakt dan wat op basis van het vigerende juridisch planologisch kader reeds mogelijk was c.q. de feitelijke situatie, is in het ontwerpbestemmingsplan vooralsnog volstaan met een kwalitatieve beschrijving van de luchtkwaliteit in relatie tot het bestemmingsplan en de nabije omgeving.

Omdat inmiddels meerdere bestemmingsplannen in de omgeving van het Centraal Station in procedure zijn, is vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en integrale benadering van de omgeving, alsnog een integraal onderzoek opgesteld waarin de plannen afzonderlijk en in samenhang zijn beschouwd. Het gaat derhalve om bestemmingsplan Oosterdok west, Stationseiland, Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk.

Het onderzoek (genaamd 'Onderzoek naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen omgeving Centraal Station te Amsterdam op de luchtkwaliteit – is opgesteld door onderzoeksbureau M+P, september 2013) brengt de eventuele consequenties van de ontwikkelingen in de plangebieden in de omgeving van het Centraal Station zowel kwantitatief als kwalitatief integraal in beeld.

De luchtkwaliteitseisen zijn neergelegd in de Wet milieubeheer en zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. De eisen waar een onderzoek naar luchtkwaliteit aan moet voldoen zijn ook in de Wet milieubeheer neergelegd. Deze wet noemt de toetsingsgronden waarvan gebruik kan worden gemaakt.

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende toetsingsgronden.

De ontwikkelingen waarin de bestemmingsplannen voorzien, zijn kwalitatief beoordeeld op hun effect op luchtkwaliteit, waarbij is getoetst of deze 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM), zowel afzonderlijk per plan als cumulatief beschouwt. De conclusie luidt dat de plannen zowel afzonderlijk als cumulatief beschouwd niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

De effecten van de herrotering ten gevolge van de knip, die overigens is een later stadium door de nog te nemen verkeersbesluiten worden geformaliseerd en geëffectueerd, zijn volledigheidshalve in dit stadium van de planvorming in hun totaliteit beoordeeld aan

de grond of deze 'per saldo leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit'. De conclusie luidt dat per saldo niet van een verslechtering van de luchtkwaliteit sprake is.

Verder is ter informatie de verwachte luchtkwaliteit voor de planperiode in beeld gebracht, door deze te beschouwen voor de autonome situatie (voor wijziging) 2011 en de toekomstige situatie (einde planperiode) 2023. Met behulp van de monitoringstool 2012 (www.monitoring.nl) zijn de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend. Daarbij is voor het jaar 2023 het jaar 2020 beschouwd. Dit is een conservatieve benadering, omdat naar verwachting de concentraties in 2023 lager zullen uitvallen dan de concentraties in 2020, aangezien de achtergrondconcentraties vervuilende stoffen naar de toekomst toe afnemen.

De resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zijn in hoofdstuk 11 van de toelichting verwerkt. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd. Het onderzoek trekt de algemene conclusie dat luchtkwaliteit de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (bestemmingsplannen) niet in de weg staat.

Conclusie: met voornoemde (aanvullende) onderzoek is aangetoond dat het voorliggende bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Verkeer

Adressant meent dat het verkeersonderzoek op onjuiste uitgangspunten is gebaseerd en stelt vast dat de conclusie van de gemeente dat het verkeersaanbod verwerkt kan worden niet goed onderbouwd is en daarmee niet de basis kan vormen voor vaststelling van het bestemmingsplan. De adressant licht dit in het navolgende toe.

Uit het verkeersonderzoek blijkt niet of de touringcars in het verkeersonderzoek zijn meegenomen. In dit kader haalt adressant een passage aan uit het Touringcarbeleid 2010-2020, inhoudende dat in het hoogseizoen circa 450 touringcarbussen door het onderzochte gebied rijden. Adressant verneemt graag of en hoe de gemeente de touringcarbussen maar ook vrachtverkeer – toenemen over de Prins Hendrikkade en de ODE brug omdat het verkeer niet meer linksaf kan slaan vanaf het Damrak als gevolg van de knip – in het verkeersonderzoek heeft meegenomen.

Beantwoording

Touringcars zijn net als onder andere vrachtverkeer en motoren onderdeel van de verkeersintensiteiten die in het verkeersmodel zijn opgenomen en wegen mee in het bepalen van de verkeersdruk op verschillende wegvakken en kruispunten. Touringcars zijn niet als aparte categorie voertuigen in het verkeersmodel opgenomen. Voor het basisjaar zijn de intensiteiten in het verkeersmodel op verschillende locaties getoetst aan de werkelijk gemeten intensiteiten. Voor de prognosejaren is op basis van de sociaal economische en planologische ontwikkelingen een prognose gemaakt van de toename van de verkeersintensiteiten. Daarin is ook de toename van het aantal touringcars en vrachtverkeer opgenomen.

Conclusie: het verkeersonderzoek is zorgvuldig tot stand gekomen en toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Verkeersonderzoek

1. Adressant geeft aan dat hem onduidelijk is hoe het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan zich verhoudt tot het onderzoek in het kader van 'Verkeerscirculatie Binnenstad 2020' van stadsdeel Centrum.
Voorts geeft adressant aan de beschikking te hebben over een ambtelijke e-mail waaruit blijkt dat waaruit blijkt dat het aspect verkeer en het verkeersonderzoek in het kader van het voorliggend bestemmingsplan niet is afgestemd met het bestemmingsplan Stationseiland.

Beantwoording

De beleidsnotitie De Bereikbare Binnenstad is door stadsdeel Centrum vastgesteld en bouwt voort op het in 1992 ingezette beleid voor verkeer en vervoer en is de opvolger van de nota Bereikbaarheid 2004-2009. Daarnaast is het van belang om vast te stellen dat het besluit tot de knip in de Prins Hendrikkade en de stadshartlus dateert uit 1998 en opnieuw bekrachtigd is 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 dus niet de voornoemde besluitvorming inzake de knip en stadshartlus overgedaan of ter discussie gesteld, maar juist uitvoering aan gegeven.

Voor voorliggend bestemmingsplan is voor het plangebied en het bijbehorende onderzoeksgebied een gericht verkeersonderzoek uitgevoerd, dat mede is afgestemd op de programma's van omliggende plangebieden en eerdere onderzoeken. Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van het gebied rond het Centraal Station. Ofschoon op enkele wegvakken en kruispunten de intensiteiten wel toenemen, leidt dat nergens tot onaanvaardbare situaties. De bewering van adressant dat er onvoldoende verkeersonderzoek is uitgevoerd wordt niet gedeeld.

Voor wat betreft de kennelijke ambtelijke e-mail waarover adressant beschikt kan moeilijk verweer worden gevoerd wanneer adressant deze niet bij de zienswijze voegt als onderbouwing ervan. Aan adressant wordt meegegeven dat aan DIVV de opdracht is verstrekt om een integraal verkeersonderzoek op te stellen voor vier bestemmingsplannen te weten Stationseiland, Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk, Oosterdok west en Oosterdokseiland zuid. In dit licht kan niet anders tot de conclusie worden gekomen dat de opgestelde verkeersonderzoek bestemmingsplan-overschrijdend is en dus de verschillende plangebieden in samenhang met elkaar zijn beschouwd.

Conclusie: er is voor het plangebied gericht verkeersonderzoek gedaan, de beleidsnota Bereikbare Binnenstad staat daar in principe los van.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Het is voor adressant onduidelijk of in het verkeersonderzoek rekening is gehouden met de parkeergarage Rokin in 2016-2018 aangezien hierdoor meer verkeer zal komen op de stadshartlus.

Beantwoording

In dit kader wordt opgemerkt dat voor het verkeersonderzoek het bestemmings-/herkomstverkeer relevant is. Een parkeergarage – los van de door adressant genoemde specifieke parkeergarage op het Rokin – is geen doel op zich. De verkeersstromen zijn met het voorliggende verkeersonderzoek inzichtelijk gemaakt alsmede de verkeersafwikkeling ervan. Met behulp van het dynamische verkeersmodel wordt bekeken of bij de realisatie van een parkeergarage kans is op congestie en of er aanleiding is tot het nemen van maatregelen.

Conclusie: aangezien een parkeergarage geen doel op zich is maakt het verkeersonderzoek de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid inzichtelijk en toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Adressant vraagt zich voorts af of in het onderzoek rekening is houden met de touringcar die door de knip verplicht gebruik moeten gaan maken van de stadshartlus?

Beantwoording

Zie beantwoording onder b.

Voorts wordt opgemerkt dat touringcars niet worden verplicht om gebruik te maken van de knip. Het stedelijk beleid is er op gericht om parkeerplaatsen voor touringcars zoveel mogelijk te spreiden, zodat de druk op de binnenstad vermindert. Touringcars die niet per se in het centrum hoeven te zijn, worden ontmoedigd. Touringcars die daar wel moeten zijn, krijgen zo de ruimte. Het aantal parkeerplaatsen voor touringcars in de binnenstad worden gekort. Er mag nog wel worden gehalteerd, dat wil zeggen dat passagiers mogen wel in- en uitstappen. Er komen dus geen halteplaatsen meer bij. Buiten de binnenstad, bijvoorbeeld bij de Piet Heintunnel, kunnen bussen wachten totdat er een halteplaats in het centrum vrij is.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

4. In het verkeersonderzoek zijn geen gegevens opgenomen over de daadwerkelijk gemeten intensiteiten in de periode 2012/2013. Voor adressant is het niet duidelijk waarom in het onderzoek de intensiteiten uit 2008 worden genoemd die waarschijnlijk niet representatief zijn.

Beantwoording

Adressant haalt in zijn zienswijze diverse aspecten van het verkeersonderzoek aan. Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is op basis van het actuele Amsterdamse rekenmodel (GenMod 2010) verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is integraal afgestemd met de verkeersonderzoeken voor de overige bestemmingsplannen die in de omgeving van het Centraal Station in voorbereiding zijn. Het betreft de bestemmingsplannen Stationseiland (vaststelling), Herinrichting De Ruijterkade-Westertoegang (vaststelling) en Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk (ontwerp). Alle verkeersonderzoeken bouwen voort op de onderzoeken die eerder in verband met stadshartlus en de knip zijn uitgevoerd (waaronder het Onderzoek Verkeerscirculatie binnenstad 2020). Ofschoon de onderzoeken voor de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd met het meest actuele rekenmodel, wijken de resultaten niet significant af van de eerdere onderzoeken. Uit zowel de eerdere als de huidige onderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de stationsomgeving. Ofschoon op enkele wegvakken en kruispunten de intensiteiten wel toenemen, leidt dat nergens tot onaanvaardbare situaties.

Ter toelichting op het onderzoek en de wijze van totstandkoming het volgende.

Rekenmodel

In Amsterdam worden verkeersberekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel GenMod. GenMod (General Model) is het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam, dat voor een breed scala van verkeers- en vervoersberekeningen ingezet wordt. De basis voor het model bestaat uit onderzoekgegevens die afkomstig zijn uit onder andere verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en openbaar vervoernet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Het verkeersmodel GenMod is een vereenvoudigde, geschematiseerde weergave van de werkelijkheid. Een verkeersmodel kan inzicht geven in de huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. Voor het opstellen van de uitgangspunten van het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de beschikbare informatie binnen de gemeente Amsterdam.

De ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten in de basisprognoses van het GenMod zijn vastgesteld door het college van Burgemeester en wethouders op 19 januari 2011 en vastgelegd in het rapport 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, versie 1.2, 18 mei 2011. Voor de omringende gemeentes en de rest van Nederland wordt aangesloten op het verkeersmodel van het ministerie van Infrastructuur & Milieu (Nieuw Regionaal Model Randstad 2010 - NRM). Als basisjaar voor de verkeersstudies is gekozen voor het jaar 2008. In het metropoolgebied Amsterdam is een afspraak gemaakt dat de gemeentelijke modellen een tweejaarlijkse actualisatie kennen en dat de even jaren als uitgangspunten worden genomen voor actualisatie. Het model van het Rijk (het NRM) en het metropoolgebied worden elke vier jaar geactualiseerd. Door te kiezen voor het basisjaar 2008 wordt hier eveneens bij aangesloten. In 2010 is het verkeersmodel bijgewerkt met de meeste recente invoer en volledig gekalibreerd (volledig herijkt). Het GenMod2010a is de

vigerende versie van het model en is gekalibreerd op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030. De parameters en uitgangspunten van dit model zijn uitgebreid gedocumenteerd in de bijlagen van het verkeersonderzoek.

Conclusie: het verkeersonderzoek is zorgvuldig tot stand gekomen en toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

5. De onderbouwing van de stelling dat er sprake zou zijn van minder verkeer op het Damrak in 2020 is voor adressant niet duidelijk. Hierbij merkt adressant nog op dat de raad heeft besloten om op de Martelaarsgracht tweerichtingsverkeer te handhaven. In de Variant 2020 (tweerichtingsverkeer op Martelaarsgracht) neemt de intensiteit op een aantal wegvakken zelfs nog verder toe dan in de referentie.

Beantwoording

Door een knip te maken op het Damrak heeft dit tot gevolg dat er minder verkeer zal zijn op het Damrak. Dit is een (logisch) gevolg van het aanbrengen van een knip. Een ander (logisch) gevolg van het aanbrengen van een knip is dat de verkeersstromen op andere wegvakken zullen toenemen. Daarbij is het van belang of de toename op afdoende wijze kan worden afgewikkeld. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat dit het geval is.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.

Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

6. De uitkomst van het onderzoek is bepaald negatief: op een flink aantal wegvakken wordt een I/C van meer dan 70 gehaald en op één vak zelfs een I/C van meer dan 90. In de toelichting wordt echter niet gemotiveerd waarom dit negatieve beeld vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch aanvaardbaar zou zijn.

Beantwoording

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van zoveel statische als dynamische verkeersmodellen om te onderzoeken of de uitvoering van dit bestemmingsplan, mede in relatie tot de ontwikkelingen in de omgeving, mogelijk leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling, bijvoorbeeld door onvoldoende verkeersdoorstroming.

Een dynamisch verkeersmodel laat bewegende verkeersstromen zien. Een statisch verkeersmodel doet dat niet maar geeft alleen verkeersintensiteiten weer gedurende een bepaalde periode.

In casu is eerst met een statisch verkeersmodel gekeken naar de verkeersbelasting op de wegvakken en daar waar de verkeersbelasting hoog is, is nader ingezoomd met behulp van het dynamisch verkeersmodel. Met dit model is gekeken naar de doorstroming op wegvak- en kruispuntniveau. Op deze wijze wordt gezien of in een bepaalde situatie een de verkeersdoorstroming betrouwbaar is. 'Betrouwbaar' betekent dat het autoverkeer

zonder al te veel verstoringen (congestie) kan doorrijden. De mate van betrouwbaarheid kan worden uitgedrukt in de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en capaciteit van de weg (het I/C-getal). Bij een I/C-verhouding van 0,9 of meer kan een kleine verstoring in het verkeer tot een problematische verkeersafwikkeling leiden. Indien de I/C-verhouding kleiner is dan 0,7 kan het verkeer te allen tijde goed doorstromen. Kruispunten zijn vaak bepalend voor de I/C-verhouding van een weg. Deze normen zijn vastgelegd in het Beleidskader Hoofdnetten dat door de gemeenteraad op 11 mei 2005 is vastgesteld.

De conclusie van het verkeersonderzoek voor het voorliggende bestemmingsplan 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 regeling³ verwerkt kan worden en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om te doorstroming te bevorderen.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het enkel uitlichten van een I/C-waarde en daar de conclusie aan te verbinden dat er sprake is van onvoldoende doorstroming, niet juist als ook 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 ofwel betrouwbaar is. Uit alle kruispuntenanalyses blijkt dat het verkeer op de onderzochte locaties op voldoende wijze kan worden verwerkt en dat nadere maatregelen niet nodig zijn.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden.
Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

7. Adressant vreest te maken te krijgen met ernstige doorstromingsproblemen waardoor naar de mening van adressant hulpdiensten niet tijdig ter plaatse kunnen zijn in het gebied rondom het station maar ook de bereikbaarheid van P1 Parking in gevaar is. De P1 parkeergarage is afhankelijk van en goede doorstroming van het verkeer op de route. Adressant is van mening dat uit het onderzoek blijkt dat de knip niet leidt tot een betere doorstroming maar zal er (nog steeds) sprake zijn van een problematische en vanuit ruimtelijke ordeningsperspectief onaanvaardbare verkeerssituatie in het gebied.

Beantwoording

Uit zowel de eerdere als de huidige verkeersonderzoeken blijkt dat de uitvoering van de stadshartlus en de knip per saldo positieve gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van de stationsomgeving. Ofschoon op enkele wegvakken de intensiteiten wel toenemen en een hoge I/C waarde bereiken toont de nadere kruispuntenanalyse aan dat dit nergens tot onaanvaardbare situaties leidt. De conclusie van het nadere kruispuntenonderzoek is dat het verkeersaanbod bij alle doorgerekende

³ Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen

kruispunten, bij het voorliggende profiel met een starre regeling⁴, verwerkt kan worden en betrouwbaar is. Uit het onderzoek blijkt niet dat er maatregelen getroffen moeten worden om de doorstroming te bevorderen. In hoofdstuk 15.7 van de toelichting is de wijze waarop de nood- en hulpdiensten het gebied bereiken beschreven.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het Centraal Station in geval van rampen kan nog het volgende worden opgemerkt. De gemeente Amsterdam heeft een algemeen Rampenplan waarin op hoofdlijnen staat wie wat moet doen bij zware ongevallen met effecten op stedelijke schaal. Het Gemeentelijk Plan Crisisbeheersing heeft tot doel de oorzaak en gevolgen van een ramp zo adequaat mogelijk te bestrijden en aan slachtoffers van de ramp zo snel en effectief mogelijk hulp te bieden. Voor het adequaat uitvoeren van rampenbestrijding is aansluiting op de dagelijkse praktijk van wezenlijk belang. De gemeentelijke diensten, bedrijven en stadsdelen leveren hier allemaal een bijdrage aan. De Burgemeester heeft in dergelijke situatie regelmatig overleg met zijn beleidsteam, waarin de hoofden van politie, brandweer en gezondheidszorg zitting hebben. Gezamenlijk nemen zij besluiten of er sprake is van een ramp, met alles wat daar aan organisatie bij hoort. Voorts wordt opgemerkt dat op grond van de Wet Veiligheidsregio's regio's verplicht zijn om calamiteitenplannen te hebben voor dat wat de regio als risico's ziet, bijvoorbeeld (delen van) infrastructuur enzovoort. Tot slot worden alle infrastructurele projecten aan de Hoofdnetten Auto, OV en Fiets beoordeeld door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) die tevens de aspecten bereikbaarheid en veiligheid in hun beoordeling betrekken. De bereikbaarheid van het Centraal Station maar ook andere delen van de stad in geval van een ramp c.q. calamiteit is naar onze mening voldoende gewaarborgd.

Bij een verkeerskundige beleidswijziging veranderen routes, maar daarmee is P1 niet minder goed bereikbaar: P1 is vanaf het westen en het oosten zeer goed bereikbaar. Ook de route Damrak blijft bestaan, maar leidt achter het station naar P1. Adressant onderbouwt zijn stelling niet dan wel laat maakt niet inzichtelijk bijvoorbeeld door middel van een contra-rapport dat de toekomstige verkeerssituatie leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituatie voor P1 dan wel voor geheel Amsterdam. In dit kader merken wij dan ook op dat uit het opgestelde verkeersonderzoek niet blijkt dat er sprake is c.q. kan zijn van een onaanvaardbare verkeerssituatie in het gebied in de situatie van de knip/stadshartlus.

Conclusie: het verkeersonderzoek toont aan dat de doorstroming en bereikbaarheid ten gevolge van het bestemmingsplan geen knelpunten ondervinden. Voorgesteld wordt de zienswijze ongegrond te verklaren.

⁴ Een starre regeling functioneert volgens een vast tijdschema, waarin alle signaalgroepen binnen een vaste cyclustijd en in een vaste volgorde een vaste groentijd krijgen.

BIJLAGE

*Ingebrachte zienswijzen
(geanonimiseerd)*

ADRESSANT 1

22/65	
13-1100	

Gemeenteraad van Amsterdam,
De directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening,
Postbus 2758,
1000 CT Amsterdam.

Betreft: zienswijze Oosterdok West

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij stuur ik u mijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West. Als bewoner van de buurt ben ik belanghebbende. Uw bestemmingsplan houdt bij mijn voorkeur op.

Volgorde van plannen in de buurt?

Het ontwerp voor de Prins Hendrikkade (bij Centraal Station) zal pas in het najaar van 2013 ter visie worden gelegd, terwijl ik nu al een zienswijze moet indienen voor Prins Hendrikkade Oost (in dit ontwerpbestemmingsplan voor Oosterdok West) en voor het Stationsplein. Het ene plan is niet zonder het andere plan te beoordelen.

Tegen de volgorde waarin de (ontwerp)bestemmingsplannen nu worden voorgelegd aan belanghebbenden maak ik hierbij bezwaar.

Onvoldoende verkeersdoorstroming

Er ligt een stevig rapport over de verkeerscirculatie van december 2012 voor de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan voor Oosterdok West gebaseerd op verkeersonderzoek door uw ambtenaren.

Dit rapport stelt dat met de ingegeven capaciteiten van de wegvakken in het verkeersmodel op één locatie een I/C-waarde van boven de 90% optreedt: traject Oosterdoksdiijk naar de De Ruyterkade. Dit betekent een slechte doorstroming of zelfs stilstaand verkeer.

Ik maak mij als bewoners hierover zorgen. Het busverkeer moet straks allemaal over een enkele 'bottleneck', de Kamperburg. Ook maak ik mij grote zorgen over kruising ODE-brug/Gelderse Kade en Prins Hendrikkade.

Al eerder waren er problemen. Veel buschauffeurs, die wel gewend zijn aan de dagelijkse Prins Hendrikkadefile, waren vorig jaar de wanhoop nabij. Veel bestuurders lieten hun reizigers al halverwege de Prins Hendrikkade uitstappen

om ze de kans te geven nog enigszins op tijd op hun werk te komen. De file op de Prins Hendrikkade veroorzaakte echter ook een verkeerschaos elders in de stad. Ook op de Valkenburgerstraat, de Kattenburgerstraat en Wittenburgergracht stond het verkeer muurvast.

Uw plannen kunnen niet anders dan leiden tot een grotere druk op de toch al niet voldoende luchtkwaliteit in de omgeving (zie de Atlas Leefomgeving) en de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt. Daartegen maak ik bezwaar.

Juist uitgangspunten?

De ochtendspits is veel drukker dan de avondspits

Er is stevig gerekend aan de capaciteit van het wegennetwerk. Ik vraag mij af in Genmod2010 wel de juiste uitgangspunten zijn gehanteerd. Met de stadshartlus veranderen verkeersstromen fundamenteel. Zijn dan het basisjaar 2008 en Genmod2010 wel de goede vertrekpunten voor de analyses?

Ook is de vraag waarom naar de middagintensiteit (16-18 uur) is gekeken en niet naar de veel drukker ochtendspits op de Prins Hendrikkade.

Enig voorbehoud wordt in de rapporten nu al gemaakt voor de kruisingen waarbij het OV met een groot aantal bussen en/of trams in de "normale" operationele situatie gebruik maakt van prioriteit in de voertuig afhankelijke regelingen. Hierbij kan door veelvuldig onderbreken van de overige (auto) verkeersstromen de gegeven cyclustijd en de berekende opstellengte hoger uitvallen.

Is dan de conclusies dat de verkeersafwikkeling op het netwerk in en rond het plangebied Oosterdok West voor alle modaliteiten gewaarborgd kan worden wel voldoende gefundeerd.

Ik betwijfel dit ten zeerste en maak daarom bezwaar tegen vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.

Geen handhaving

In de buurt zijn na de aanpassing van de Gelderse Kade diverse verkeersmaatregelen genomen, zoals keerverboden bij de Kamperbrug, een linksaf verbod bij de ODE-brug komende vanaf de Gelders Kade en een rechtsaf verbod komende van de De Ruyterkade.

Deze verboden worden massaal genegeerd, omdat er niet wordt gehandhaafd. Dit verstoort de verkeersdoorstroming en is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Zonder handhaving, of aanvullende maatregelen, kan geen besluit worden genomen over het ontwerpbestemmingsplan.

Bevoorrading Centraal Station

NS heeft de afgelopen jaren hard gewerkt aan een betere bevoorrading van het Centraal Station, maar er veranderen nu heel veel zaken op het Stationsplein en in de omgeving. De vraag is of NS het Centraal Stations met de geplande groei van retail en horeca naar meer dan 100 winkels straks nog wel kan bevoorraden. Zo verdwijnt de brug ter hoogte van Prins Hendrikkade 82 waarover nu de bevoorrading aan de voorkant van het Centraal Station gebeurt. Maar, ook de AH2GO en andere winkels die via de voorkant worden benaderd. Hiermee is in

het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West geen rekening gehouden. Dit gaat natuurlijk gevolgen hebben voor de verkeersdrukte op de Prins Hendrikkade.

Ook kunnen straks service-organisaties als Thales, bouwaannemers, geldtransporten, schoonmaakdiensten nauwelijks meer bij het Centraal Station komen. Vrijwel dagelijks staan er meer dan 20 busjes geparkeerd op het Stationsplein en vrijwel niemand houdt zich aan de genoemde venstertijden.

Een echt sluitende visie op de bevoorrading (inclusief diensten) voor het Centraal Station ontbreekt in het bestemmingsplan. Hiermee kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Stadshartlus en de knip

DIVV stelt terecht in de stukken bij het ontwerpbestemmingsplan dat de knip door verschillende partijen vaker ter discussie gesteld. Als die knip wel of niet door gaat, of dat aanpassingen plaats vinden, dan leidt dit tot geheel andere verkeersstromen op de Prins Hendrikkade. Het een is niet los van het ander te zien.

De ambtenaren stellen steeds dat er geen knelpunten zijn te verwachten bij het Centraal Station. Het feit is dat de werking van de stadshartlus en de knip wordt betwijfeld door de mensen die iedere dag op de Amsterdamse weg zitten. Zowel de toeristensector als EVO, de Kamer van Koophandel en Transport en Logistiek Nederland stellen dit zwart op wit in hun zienswijze op de bereikbare binnenstad. Deze stukken zijn toch in uw bezit?

Het feit is dat om de geplande halteerplekken te bereiken, touringcars in de toekomst via de Stadshartlus moeten rijden. Dit is zeker niet bevorderlijk voor de doorstroming en veiligheid in de binnenstad die, volgens hetzelfde stadsdeel, autoluw moet worden (vastgesteld plan 'De bereikbare binnenstad' uit 2013). Ook vrachtwagens zullen onnodig vaak het rondje door de binnenstad moeten maken.

Het ontlasten van de Munt is een van de pijlers van de nota Bereikbare Binnenstad.

Het feit is dat op initiatief van VVD, D66 en PvdA er een onderzoek komt naar de verkeerscirculatie en de toegankelijkheid van de omringende gebieden van de stadshartlus als er minder verkeer over de Munt is toegestaan. Allard Zuithoff (VVD) zegt hierover in de Stadsdeelkrant van 2 mei 2013: "We willen de gevolgen van het afknippen van de stadshartlus via de Munt zorgvuldig uitwerken. De Kamer van Koophandel, Amsterdam City en het MKB zijn tegen." Thijs Kleinpaste (D66) steunt het verzoek naar aanvullend onderzoek. "Wij willen niet alleen dat de Munt wordt meegenomen, maar ook de omringende gebieden."

Ik meen dat het nemen van besluiten over de ontwerpbestemmingsplannen nu niet zou mogen gebeuren voordat de resultaten van dit onderzoek bekend zijn en verwerkt zijn de in onder meer bestemmingsplannen voor de bereikbare binnenstad.

Nogmaals, ik maak ook bezwaar tegen de volgorde waarin de (ontwerp)bestemmingsplannen nu worden voorgelegd aan belanghebbenden.

Luchtkwaliteit?

De luchtkwaliteit op de Prins Hendrikkade is een van de slechtste van Amsterdam en ligt ver onder de Europese normen. Dat weet het stadsdeel op basis van rapporten van DIVV (Rapport 'Schone Lucht' van DIVV, mei 2011). De gemeente stelt: 'Het verbeteren van de luchtkwaliteit is één van de speerpunten van het Amsterdamse stadsbestuur. De luchtkwaliteit is niet alleen belangrijk voor het milieu en de gezondheid van Amsterdammers, maar ook een essentieel onderdeel van de toekomstige economische ontwikkeling van de stad. Inzet van de maatregelen is een stad waarin gezonde lucht, een leefbaar klimaat en economische ontwikkeling hand in hand gaan'. In 2015 moet Amsterdam aan de Europese richtlijnen voldoen. Dit gaat hoogstwaarschijnlijk niet lukken. Volgens de Atlas Leefomgeving is de luchtkwaliteit in mei 2013 niet voldoende. De gemeente betwist dit, zonder hiervoor het bewijs te leveren. Deze onduidelijk moet eerst worden weggenomen. Zonder onderzoek naar de luchtkwaliteit op basis van alle (deel)plannen kan het ontwerpbestemmingsplan niet worden vastgesteld.



Parkeren in buurt

Er komen minder parkeervoorzieningen voor bewoners in buurt door het verdwijnen van de parking tegenover het Amrath Hotel. Meerdere bewoners hebben een vergunning voor dit terrein. Bovendien parkeren op drukke dagen zo'n 30 touringcars hier. Waar moeten die straks heen? Dit leidt tot nog meer wildparkerende bussen in de buurt.

Hiertegen maak ik bezwaar. Ik meen dat compensatie tenminste nodig is voor de vergunningshouders en voor de verdwijnende betaalde plekken voor personenwagens (van onder meer de gasten van de Hotels aan de Prins Hendrikkade) voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Parkeren in de buurt voor bewoners (vergunningshouders) is nu al een groot probleem.

Gevaarlijke stoffen over het spoor

Het rapport van de Brandweer (maart 2013) over uw ontwerpbestemmingsplan geeft heldere conclusies: u moet rekening houden met de in het rapport genoemde gevaren en gevolgen van het transport van gevaarlijke stoffen over

het spoor. Uit uw ontwerpbestemming blijkt nergens welke maatregelen u gaat nemen.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheid van het Centraal Station, maar ook het Oosterdokseiland zelf, niet voldoende is. Met een verkeersintensiteit van 0,9 op bepaalde momenten van de dag kunnen de hulpdiensten er bij een calamiteit simpelweg niet komen binnen de verplichte uitruktijden. Die garanties moet de gemeente kunnen geven. Hiermee kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Geluid en geluidshinder

In de Wet geluidshinder zijn normen voor toelaatbare geluidsniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidsbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Onder een geluidszone wordt een aandachtsgebied verstaan aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waar de geluidhindernormen van de Wet geluidshinder van toepassing zijn. Omdat voor trams wettelijk geen snelheidsbeperking geldt, hebben ook wegen met een tramrails een geluidzone. In en om het plangebied Postcodegebied 1012 heeft onder meer de Prins Hendrikkade een geluidzone.

Als een bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zoals wonen in een geluidzone mogelijk maakt, is toetsing aan de geluidnormen van de Wet geluidshinder noodzakelijk. De normstelling in de Wet geluidshinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een maximale toelaatbare geluidsbelasting of maximale ontheffingswaarde. Voor wegverkeerslawaaï zijn dit 48 respectievelijk 63 dB. Voor railverkeerslawaaï zijn deze waarden 55 respectievelijk 68 dB. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum is bevoegd hogere grenswaarden vast te stellen als uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit heeft het stadsdeel recent in 2013 nog gedaan. Voor het perceel naast ons is nu de nieuwe norm 66 Db.

Lawaaï is slecht te voor de volksgezondheid; slaapstoornissen, chronische vermoeidheid, verhoogde bloeddruk, hartritmestoringen, slecht functionerende hart- en bloedvaten, misselijkheid, duizeligheid en hoofdpijn. Het Nationaal Kompas Volksgezondheid uit 2005 maakt de inschatting dat rond de 270.000 Nederlanders er last van hebben. Het is een serieuze kwaal dus.

Zonder nul-meting van de gezondheidseffecten, en evaluatie achteraf, is het verhogen van de geluidsnormen niet acceptabel en kan vaststelling van het ontwerpbestemmingplan niet plaats vinden.

Bovendien vallen veel van de panden op de Prins Hendrikkade (met name bij de Kamperburg) op de lijst onder de normen voor Gemeentelijk Monument. Hierdoor kunnen eigenaren en huurders geen aanpassingen doen aan de woning voor extra geluidsisolatie (zoals nieuw glas). Zonder onderzoek naar de toekomstige geluidscontouren kunt u het ontwerpbestemmingsplan niet vaststellen.

Planschade

Er zijn veel direct betrokken appartementeigenaren. De planschade voor de eigenaren van appartement is niet vastgesteld. Die planschade is realistisch te verwachten. Ik vind dat het aan de overheid is om deze planschade voor de eigenaren te bepalen.

Het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld als geen duidelijkheid is over de planschade en hoe hiermee wordt omgegaan.

Inspraak en evaluatie met bewoners en ondernemers

Voor bewoners en ondernemers is er met regelmaat geen touw meer aan vast te knopen bij wie ze nu moeten zijn; niemand is ervan... Wat binnen de panden gebeurt valt onder Postcodegebied 1012 en wat op straat gebeurt valt onder het regime van het Stationseiland. Dat bleek ook tijdens de laatste informatie-avond over project 1012.

Er is niet een enkel aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers op de Prins Hendrikkade. Die zitten in een bestuurlijke Bermuda driehoek tussen vijf (!) projecten '1012', 'Rode Loper', 'Oosterdok West', 'Prins Hendrikkade' en 'Stationseiland'.

De Gemeentelijke Ombudsman stelde onlangs dat dit niet de schoonheidsprijs verdient.

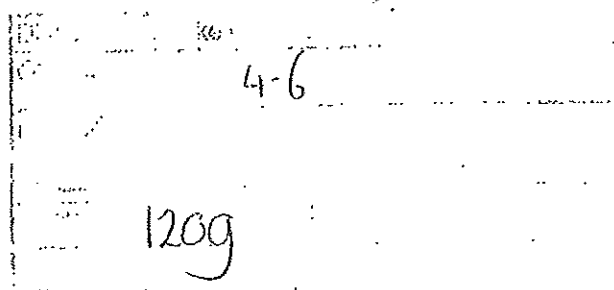
Bij de realisatie van het bestemmingsplan is zo'n eenduidig aanspreekpunt een noodzakelijke voorwaarde; waar kunnen belanghebbenden terecht, hoe vinden evaluaties plaats en hoe worden belanghebbenden bij deze evaluaties betrokken? Dit moet eerst duidelijk zijn voordat de bestemmingsplannen kunnen worden vastgesteld.

18 mei 2013

ADRESSANT 2

Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam

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



Onderwerp

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West

Datum

3 juni 2013

Ons kenmerk

13.092899

Contactpersoon

Geachte mevrouw/heer,

In uw mail van 17 april 2013 stelt u Waternet op grond van art. 3.1.1 Bro in de gelegenheid om te reageren op het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok west. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit. Hierbij ontvangt u mijn reactie.

Namens AGV

In een eerder stadium hebben wij geadviseerd op het concept voorontwerp van het bestemmingsplan. Tot onze teleurstelling concluderen wij dat ons advies van 19 november 2012 niet in het ontwerpbestemmingsplan is verwerkt. In deze zienswijze verzoek ik u daarom de volgende opmerkingen in het bestemmingsplan te verwerken.

Toelichting: Beleid en regelgeving

In de laatste alinea van paragraaf 16.1 is beschreven welke wetgeving van lagere overheden voor het water van toepassing is. Deze beschrijving is niet correct. Het waterbeheer in het Oosterdok ligt bij (Waternet in opdracht van) hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, het nautisch beheer in het Oosterdok ligt bij (Waternet in opdracht van) de gemeente, en het stadsdeel is verantwoordelijk voor het beheer van het water als openbare ruimte. Ik verzoek u dit aan te passen.

Paragraaf 16.2 beschrijft de geldende regelgeving. In de paragraaf zijn echter ook beleidsstukken omschreven. Andersom is in hoofdstuk 3 beleid voor het water beschreven, maar daar staat regelgeving tussen (Keur AGV). Ik adviseer u alle beleid en regelgeving op het gebied van water op één plaats in de toelichting te behandelen.

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94 (lokaal tarief)
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

Paragraaf 16.2.2 beschrijft het waterbesluit, met daarin uitleg over vergunningplicht voor wateren in beheer van het Rijk. Binnen het plangebied bevindt zich geen rijkswater, het opnemen van deze regelgeving is daarom overbodig en werkt verwarrend. Aangezien hoogheemraadschap AGV waterbeheerder is in het Oosterdok geldt alleen de regelgeving van AGV (Keur AGV 2011). Ik adviseer u paragraaf 16.2.2. te verwijderen.

Datum
3 juni 2013
Ons kenmerk
13.092899

Paragraaf 16.2.3 beschrijft een aantal beleidsstukken die niet allemaal vigerend zijn. De Nota Vaarwater op Orde is vervallen sinds het inwerking treden van de Keur AGV 2011. Het waterplan Amsterdam is weliswaar formeel niet vervallen, het is gedateerd en kan beter worden weggelaten.

Paragraaf 16.3.1 beschrijft twee beleidsstukken. Ik adviseer u deze eveneens op te nemen bij het overige beleid en regelgeving. Ik verzoek u het Plan gemeentelijke watertaken daarbij wat uitgebreider toe te lichten. Het plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 omvat niet het algemene beleid voor de waterhuishouding, maar beperkt zich tot de drie onderdelen daarvan die tot de Amsterdamse taken behoren. Die drie onderdelen zijn grondwater, afvalwater en hemelwater.

Toelichting: oppervlaktewater en waterbalans

In de tekst over de waterbalans, in paragraaf 16.3.2, is geconcludeerd dat compensatie niet nodig is omdat uit de oppervlaktewaterbalans een toename van oppervlaktewater blijkt. Dit is niet correct geformuleerd. Mogelijk wordt bedoeld dat er geen compensatie nodig is omdat binnen het plangebied geen sprake is van een toename van verharding met meer dan 1.000 m² en evenmin van demping van oppervlaktewater. Als daar wel sprake van is moet daarvoor een vergunning zijn verleend door Waternet namens hoogheemraadschap AGV. Een van de voorwaarden in de vergunning zal zijn dat dit wordt gecompenseerd door het graven van oppervlaktewater. Ik verzoek u dit anders te formuleren.

Aangezien de waterbalans bij het onderdeel oppervlaktewater hoort verzoek ik u deze alinea op te nemen onder de paragraaf waarin dat wordt behandeld, paragraaf 16.3.5. In deze paragraaf kunt u concretiseren hoe veel water gedempt wordt en hoe groot een eventuele toename van het verhard oppervlak is. Een overschot op de oppervlaktewaterbalans kan worden gebruikt voor de benodigde compensatie.

Toelichting: woonboten

Zoals aangegeven geldt de Nota Vaarwater op Orde niet meer. Regels voor woonboten zijn opgenomen in de Keur AGV 2011, het bijbehorende Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen. De opsomming van voorwaarden voor woonboten is grotendeels accuraat. De

afstand van een woonboot tot de waterbodem moet echter minimaal 0,3 meter zijn, niet meer 0,6 meter.

Datum
3 juni 2013
Oms kenmerk
13.092899

Toelichting: steigers

In de paragraaf over steigers verzoek ik u expliciet te vermelden dat voor steigers beperkingen gelden volgens de Keur AGV 2011. Voor steigers die niet voldoen aan de voorwaarden uit het Keurbesluit Vrijstellingen, moet een vergunning zijn verleend door AGV.

Namens gemeente Amsterdam

Ons advies op het Voorontwerp bestemmingsplan Oosterdok West is goed verwerkt.

Informatie

Heeft u naar aanleiding van deze brief vragen of opmerkingen? Neemt u dan contact op met de heer M. van Vemden.

Met vriendelijke groet,

ADRESSANT 3

Straatman Koster advocaten

Postbus 717, 3000 AS Rotterdam

Bezoekadres:

Millenniumtoren 24^e, Waena 690, Rotterdam1205
AANGEHEKENDGemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. de directeur van de Dienst
Ruimtelijke Ordening
De heer H. Tijn
Postbus 2758
1000 GT AMSTERDAM**VOORAF PER FAX: +31(0)20 – 255 1551**

Rotterdam, 4 juni 2013

Onze ref.: 08-070

Uw ref.: Ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West

Betreft: Zienswijze P1 ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West

Geachte heer Tijn,

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

Luchtkwaliteit

3. P1 meent dat in het ontwerp onvoldoende inzicht wordt gegeven in de wijze waarop de gemeente komt tot de conclusie dat er geen negatieve effecten zijn op de luchtkwaliteit als gevolg van de planontwikkeling. Ook is niet duidelijk op welke aannames en uitgangspunten het luchtonderzoek berust. P1 constateert dat de conclusie van de gemeente met betrekking tot het ontbreken van negatieve effecten op de luchtkwaliteit niet goed is onderbouwd en niet de basis kan vormen voor vaststelling van het bestemmingsplan. Zij licht dat hierna toe.
4. In paragraaf 11.3.1. van de toelichting wordt aangegeven dat er geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit zijn te verwachten. Deze conclusie is gebaseerd op het luchtonderzoek waarin staat dat de planontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat komt P1 onjuist voor. Er zal bijvoorbeeld op de ODE brug veel meer verkeer gaan rijden als gevolg van de "knip". Verkeer vanaf het Damrak mag immers alleen nog maar rechtsaf slaan naar de Prins

Straatman Koster advocaten

Hendrikkade waarna vervolgens een groot deel van dit verkeer over de ODE brug zal rijden. De gemeente lijkt eraan voorbij te zien dat verkeer vanuit de IJ-tunnel nu ook richting de ODE brug gaat rijden en hier het traject ODE brug – auto onderdoorgang De Ruijterkade – Westertoegang – langs P1 Parking zal gaan gebruiken. Kortom, op de ODE brug komt niet alleen verkeer vanaf het Damrak, maar ook vanaf de IJ-tunnel en verkeer vanaf de oostkant van de Prins Hendrikkade. Dit kan niet anders dan een negatief effect geven op de luchtkwaliteit dat groter is dan de norm van $1,2 \text{ mg/m}^3$ lucht.

5. Bovendien geldt tot 2015 dat de grenswaarde voor NO_2 nog 60 mg/m^3 lucht is, maar dat in 2015 moet worden voldaan aan de veel lagere grenswaarde van 40 mg/m^3 lucht. Op dit moment wordt voor de (gehele) Prins Hendrikkade de toekomstige grenswaarde voor NO_2 van 40 mg/m^3 ruim wordt overschreden. Volgens de Atlas Leefomgeving is er ter plaatse van de (gehele) Prins Hendrikkade sprake van NO_2 waarden boven de 45 mg/m^3 .
6. Het bestemmingsplan kent een planperiode van tien jaar. Gedurende deze periode dient er sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. Daarvan is geen sprake als de luchtkwaliteit op enig moment tijdens periode niet strookt met de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Dat zal het geval zijn. Uit het luchtonderzoek blijkt immers dat het project in 2015 gesommeerd een extra $0,5$ microgram bijdraagt berekend ten opzichte van de huidige waarden voor NO_2 , die al boven de 45 mg/m^3 lucht liggen. Dat betekent dat zeker is dat de grenswaarde van 40 mg/m^3 in 2015 niet zal worden gehaald en dat het bestemmingsplan geen goede ruimtelijke ordening inhoudt.
7. Voor PM_{10} is het beeld ook niet gunstig blijkens de Atlas Leefomgeving. De waarden voor PM_{10} ter plaatse van de Prins Hendrikkade bevinden zich dichtbij de grenswaarden en worden beschouwd als ongunstig. In het luchtonderzoek wordt PM_{10} niet apart beoordeeld, omdat de uitstoot van NO_2 groter is dan PM_{10} . Dat neemt niet weg dat de ter plaatse aanwezige achtergrondconcentraties verschillend kunnen zijn en bovendien inzichtelijk moet worden gemaakt in het kader van de motiveringsverplichting wat het effect zal zijn met betrekking tot PM_{10} . P1 verzoekt de gemeente om dit inzichtelijk te maken.
8. P1 mist ten slotte in de tabel in paragraaf 11.3.2. enkele belangrijke gegevens:
 - De huidige luchtkwaliteit: wat is volgens de gemeente de huidige belasting van PM_{10} en NO_2 ?

Straatman Koster advocaten

- Zoals hierboven ook aangegeven: er is niets opgenomen over het extra verkeer dat over de Prins Hendrikkade / ODE brug gaat rijden na de totstandkoming van de knip. Wat zijn de aannames van de gemeente ten aanzien van dit aspect?

Verkeer

9. P1 meent dat de verkeersparagraaf in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan en het verkeersonderzoek onvolledig zijn en op onjuiste uitgangspunten berusten. P1 constateert dat de conclusie van de gemeente dat het verkeersaanbod kan worden verwerkt, niet goed is onderbouwd en niet de basis kan vormen voor vaststelling van het bestemmingsplan. Zij licht dat hierna toe.
10. In paragraaf 2.3. van de toelichting wordt niet gesproken over de touringcars die ook van dit wegvak gebruik moeten maken na de knip. In de notitie Touringcarbeleid 2010-2020 van de gemeente is te lezen: *"Het onderzoek heeft aangetoond dat er op een "gemiddelde" toeristische dag in mei (hoogseizoen) circa 450 touringcars door het onderzochte gebied rijden. Hiervan stoppen er circa 340 om passagiers in of uit te laten stappen."* Dat betekent dat er in het hoogseizoen al snel sprake is van 15.000 bussen en waarschijnlijk veel meer. P1 verneemt graag of en hoe de gemeente de touringcars heeft meegenomen in het verkeersonderzoek.
11. In dat verband geldt ook dat er veel meer vrachtverkeer over de Prins Hendrikkade en de ODE brug zal gaan rijden. Ook dit verkeer kan immers niet meer linksaf slaan vanaf het Damrak als gevolg van de knip. P1 verneemt ook ten aanzien van het vrachtverkeer of en hoe de gemeente dit heeft meegenomen in het verkeersonderzoek.
12. In paragraaf 15.3 van de toelichting wordt aangegeven dat er door de 'knip' minder verkeer zal rijden over de Prins Hendrikkade. P1 meent dat dit niet het geval zal zijn (zie alinea 4). De ODE brug zal extra worden belast. P1 vraagt zich af of hiermee voldoende rekening is gehouden in het verkeersonderzoek.

Bijlage 13 – verkeersonderzoek

13. Ten eerste is onduidelijk in hoeverre dit verkeersonderzoek aansluit bij het onderzoek "Verkeerscirculatie Binnenstad 2020" van het stadsdeel Centrum (2011). P1 vraagt zich af of in het kader van het voorliggende ontwerp van dezelfde aannames wordt uitgegaan als in dat onderzoek. Verder heeft P1 vernomen dat er een e-mail is van ambtenaren van uw gemeente d.d. 17 mei 2013 waaruit blijkt dat het aspect verkeer

Straatman Koster advocaten

en het verkeersonderzoek in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Oosterdok West niet zijn afgestemd met het ontwerpbestemmingsplan Stationselland. Gelet op de samenhang tussen de verkeersdoorstroming in het gebied dat wordt bestreken door Oosterdok West en de omliggende gebieden moet de verkeerssituatie in deze gebieden op integrale wijze worden onderzocht. Een andere benadering kan geen betrouwbaar en reëel beeld van de toekomstige verkeerssituatie opleveren. Dat is wel een vereiste in het kader van de plicht van de raad om deugdelijk onderzoek te doen en alle relevante informatie bij zijn besluitvorming voor de vaststelling van het bestemmingsplan te betrekken.

14. Daarnaast is niet duidelijk of in het verkeersonderzoek rekening is gehouden met de opening van de parkeergarage Rokin in 2016-2018. Hierdoor zal er meer verkeer komen op de stadshartlus.
15. Verder wordt niet toegelicht in het onderzoek of rekening is gehouden met de touringcarbussen die door de knip verplicht gebruik moeten gaan maken van de stadshartlus (zie alinea 10).
16. Er zijn bovendien in het onderzoek geen gegevens opgenomen over de daadwerkelijk gemeten intensiteiten in de periode 2012/2013. Het is P1 niet duidelijk waarom in het onderzoek intensiteiten worden genoemd uit 2008 die waarschijnlijk niet representatief meer zijn voor de huidige situatie.
17. Verder vraagt P1 zich af hoe de gemeente bij de stelling komt dat er sprake zou zijn van minder verkeer op het Damrak in 2020. Deze stelling is volstrekt niet onderbouwd in het onderzoek.
18. P1 voegt hieraan toe dat de raad inmiddels heeft besloten om op de Martelaarsgracht tweerichtingsverkeer te handhaven. In de Variant 2020 (tweerichtingsverkeer op Martelaarsgracht) neemt de intensiteit op een aantal wegvakken zelfs nog verder toe dan in de referentie.
19. De uitkomst van het onderzoek is bepaald negatief: op een flink aantal wegvakken wordt een I/C van meer dan 70 gehaald en op een vak zelfs een I/C van meer dan 90. In de toelichting wordt echter niet gemotiveerd waarom dit negatieve beeld vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch aanvaardbaar zou zijn.
20. P1 concludeert dat het verkeer – nog meer dan nu al het geval is – in de toekomst met ernstige doorstromingsproblemen te maken krijgt. Dat heeft diverse ernstige

Straatman Koster advocaten

gevolgen. Zo vraagt P1 zich af hoe de gemeente bijvoorbeeld nog kan garanderen dat de hulpdiensten tijdig ter plaatse kunnen zijn in het gebied rondom het station. De congestie heeft bovendien grote nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de P1 Parking. Het verkeer vanuit de stad (Damrak) kan immers niet meer rechtsaf 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 route. Zoals uit het verkeersonderzoek blijkt, helpt de "knip" niet om een betere doorstroming te bereiken, maar zal er (nog steeds) sprake zijn van een problematische en vanuit ruimtelijke ordeningsperspectief onaanvaardbare verkeerssituatie in het gebied.