

# **Nota van Beantwoording zienswijzen**

## **1.1 Algemeen**

Deze Nota van beantwoording zienswijzen heeft betrekking op de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp van het ontwerpbestemmingsplan 'Amstel Design District Fase 2' (verder: het bestemmingsplan). Dit bestemmingsplan heeft van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen. Hiervan is kennisgeving gedaan in onder andere het Gemeenteblad, het Weekblad Ouder-Amstel, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en op de website van de gemeente Ouder-Amstel.

Gedurende de terinzagetermijn is eenieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk of mondeling zienswijzen over het bestemmingsplan naar voren te brengen. Binnen deze termijn is 1 reactie ontvangen. Deze zienswijze is ontvankelijk. Vanaf de volgende pagina is de zienswijzen beantwoord en is aangegeven of deze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **1.2 Anonimisering**

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens; naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In voorliggende nota wordt hieraan voldaan door natuurlijke personen die een zienswijze hebben gegeven niet bij naam te noemen.

## **Beantwoording:**

Nr.	Indiener	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1.a	SIX advocaten namens cliënt V.	<p>De gevolgen voor de verkeersafwikkeling van het gehele transformatiegebied van de Werkstad Over-Amstel zijn niet meegenomen; een integrale verkeersvisie ontbreekt. Gezien de huidige verkeersafwikkeling in het gebied (er zijn voortdurende opstoppen door het verkeer dat op de Van Marwijk Kooystraat links afslaat naar het tankstation en de wasstraten van Loogman en die locatie ook weer verlaat) is niet aannemelijk gemaakt dat het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend onderzoek gedaan. Zo zijn er verkeersstellingen uitgevoerd op verschillende plekken in het gebied en is de situatie rondom Loogman nader onderzocht. De resultaten zijn verwerkt in het verkeersonderzoek en de toelichting.</p> <p>Uit de aanvullende verkeersstelling blijkt het aantal verkeersbewegingen op de Van Marwijk Kooystraat inderdaad hoger dan in het model was opgenomen, namelijk circa 4.500 per etmaal op het gedeelte tussen de Spaklerweg en de entree van Loogman. Zoals bij 1b. aangegeven, blijft dit aantal in de plansituatie ongeveer gelijk.</p> <p>Tot 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal is het mogelijk om fietsers dezelfde rijbaan te laten gebruiken als het gemotoriseerde verkeer. Omdat in de referentie- en plansituatie de verkeersintensiteit boven de 3.500 motorvoertuigen per etmaal is, worden er fietsstroken aangelegd op het deel van de Van Marwijk Kooystraat tussen de Spaklerweg en de inrit van Loogman. Dit is mogelijk binnen het vigerende Omgevingsplan. Met de fietsstroken stijgt de verkeersveilige intensiteit naar circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal.</p> <p>Op dit moment kan er nog geen rekening gehouden worden met de verkeer aantrekkende werking van ontwikkelingen die nog niet duidelijk zijn. Voor iedere nieuwe ontwikkeling in het gebied wordt in het kader van die RO procedure aanvullend onderzocht. Het (ontwerp-)bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.</p>

Nr.	Indiener	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1.b		<p>Het kruispunt Van Marwijk Kooystraat/Spaklerweg heeft volgens het college in haar huidige vorm voldoende capaciteit om de intensiteiten binnen een acceptabele cyclustijd af te wikkelen in de planvariant 2030.</p> <p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de huidige situatie uitsluitend gemodelleerd is beschouwd. Dat wreekt zich in dit geval, nu alle verkeer dat het gebied in of uit wil, over één uitweg en één kruispunt moet. Cliënt verwacht dat het gebied de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling samen niet aankan. De bereikbaarheid van het gebied is — ook voor hulpdiensten - in het geding, net als de verkeersveiligheid.</p>	<p>Het kruispunt Spaklerweg – (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat heeft in haar huidige vorm voldoende capaciteit om de intensiteiten binnen een acceptabele cyclustijd af te wikkelen. Het klopt dat het verkeer op de kruising Van Marwijk Kooijstraat/Spaklerweg door de ontwikkeling zal toenemen. Het plan is echter om de onderdoorgang bij station OverAmstel (de Willem Fenengastraat) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Uit de recent uitgevoerde metingen blijkt dat daar nu circa 1.600 motorvoertuigen per etmaal rijden. Dit is ongeveer gelijk aan de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling. Door de afsluiting zal dit verkeer vervallen, ook op de Van Marwijk Kooystraat. De verkeersgeneratie op het kruispunt is daarmee in de plansituatie ongeveer even hoog als in de huidige situatie (circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal).</p> <p>In verband andere ontwikkelingen in de toekomst hebben gemeentes Amsterdam en Ouder-Amstel het kruispunt binnen het Mobiliteitsplan Zuidoostflank beschreven als 'aan te pakken kruispunt' om de doorstroming te verbeteren.</p> <p>Daarnaast zal voor nood- en hulpdiensten, ook na de afsluiting voor auto's, de onderdoorgang bij het metrostation OverAmstel toegankelijk blijven. Hiermee blijft er bij noodgevallen een tweede mogelijkheid voor nood- en hulpdiensten om het gebied te bereiken. Ook wordt er een fietsverbinding langs het talud van de A10 gerealiseerd, welke in noodsituaties ook door nood- en hulpdiensten kan worden gebruikt.</p>
1.c		<p>De gemeente lijkt voorbij te gaan aan de bestaande knelpunten. Het eerste feitelijke knelpunt betreft het tankstation en de wasstraten van Loogman Tanken &amp; Wassen aan de Van Marwijk Kooystraat 10. Om dat tankstation en de wasstraten te bereiken, moet het verkeer op de Van Marwijk Kooystraat linksaf slaan.</p>	<p>Het genoemde knelpunt was niet bekend bij de gemeente en blijkt ook niet uit de modellen. Navraag bij buurtbewoners en Loogman Tanken &amp; Wassen leert dat de genoemde situatie inderdaad incidenteel voorkomt. Dit is echter alleen het geval bij</p>

Nr.	Indiener	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
		<p>Het afslaand verkeer heeft geen opstelplaatsen, en het uitrijdend verkeer moet steeds wachten. Daardoor ontstaan verkeersopstoppingen en onveilige situaties.</p> <p>Het verkeer loopt daar nu al voortdurend 'spak' en het is meer dan aannemelijk dat dit knelpunt als gevolg van de toename van het verkeer door de realisering van Amstel Design District Fase 1 en 2 alleen maar nijpender zal worden. Uit niets blijkt dat het hierboven omschreven (actuele) knelpunt is meegenomen in het verkeersonderzoek en de toelichting bij het bestemmingsplan.</p>	<p>uitzonderlijke drukte, bijvoorbeeld bij een actie met lage brandstofprijzen of sahara-zand waardoor veel mensen tegelijk hun auto willen wassen. Gezien het incidentele karakter (enkele keren per jaar) is het niet nodig het plan of de inrichting hierop aan te passen.</p> <p>In overleg met Loogman is afgesproken dat ze in voorkomende gevallen verkeersregelaars inzetten om overlast en/of gevaarlijke situatie te voorkomen.</p>
1.d		<p>Het tweede feitelijke knelpunt betreft fietsers. Het ontbreken van fietsvoorzieningen wordt in het verkeersonderzoek aangemerkt als een kritieke factor. Volgens het verkeersonderzoek is het bij meer dan 3.500 motorvoertuigen per etmaal niet meer veilig om fiets en auto's gemengd op straat te faciliteren, en wordt dat maximum op de Willem Fenengastraat en de Van Marwijk Kooystraat nog niet gehaald, ook niet na realisering van Amstel Design District Fase 1 en 2. Maar het valt cliënt op dat in het verkeersonderzoek geen aandacht is besteed aan de toename van het aantal fietsers als gevolg van de plannen voor Amstel Design District Fase 1 en 2. Die toename zal aanzienlijk zijn, gelet op het feit dat die plannen een fietsenstallingsopgave opleveren van meer dan 3.000 fietsparkeerplaatsen. Een deel van deze nieuwe fietsers zal over dezelfde wegen als de auto's rijden. Afgevraagd wordt welk effect dat heeft op de verkeersveiligheid. Dat de toename van fietsers in het verkeersonderzoek niet is meegenomen, lijkt een omissie.</p>	<p>Zowel in het verkeersonderzoek als de planvorming is rekening gehouden met het toekomstige fietsverkeer. Zo zullen er in de toekomstige situatie voor fietsers diverse mogelijkheden zijn, naast de Van Marwijk Kooystraat, om het plan te bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- langs de Duivendrechtsevaart via de huidige onderdoorgang bij het metrostation;</li> <li>- via een nieuwe aansluiting op de Spaklerweg, langs het talud van de A10;</li> <li>- via een nieuwe onderdoorgang onder de A10 naar het zuiden.</li> </ul> <p>Zoals toegelicht bij 1a. zullen, op basis van de recente verkeersstellingen, er fietsstroken worden gerealiseerd op een deel van de Van Marwijk Kooystraat, zodat ook hier sprake zal zijn van een verkeersveilige inrichting.</p>
1.e		<p>Het derde knelpunt is dat in de toelichting onvoldoende aandacht wordt besteed aan de bijzondere verkeerssituatie in dit gebied, dat maar één, doodlopende uitweg kent, een overbelast kruispunt en geen fietsvoorzieningen, en het feit dat er nog meer ontwikkelingen op stapel staan. Ook al hoeft de initiatiefnemer strikt juridisch in het verkeersonderzoek alleen maar rekening te houden met de toename van verkeer als gevolg van plannen die planologisch al in procedure zijn, de taak van de gemeente is breder. De gemeente wil immers de transformatie van het gehele gebied naar een levendige woon-werklocatie faciliteren. Daar is</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 1.b en 1c. Zoals hierin aangegeven zijn er voor langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten meerdere manieren om het gebied in en uit te gaan en zijn deze dus niet afhankelijk van alleen de Van Marwijk Kooystraat en het betreffende kruispunt met de Spaklerweg.</p>

Nr.	Indiener	Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
		meer voor nodig dan alleen de ontwikkeling van Amstel Design District Fase 1 en 2. Maar deze plannen souperen nu wel het grootste deel op van de ruimte voor extra verkeersgeneratie.	
1.f		Cliënt vindt dat de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in het gebied met het oog op de verwezenlijking van het gemeentelijk beleid integraal zou moeten worden benaderd. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om te zorgen dat ook andere plannen in het gebied, zoals het plan van cliënt kunnen worden gerealiseerd? Zonder inzicht daarin en duidelijkheid daarover is de belangenafweging ten aanzien van dit ontwerpbestemmingsplan niet compleet.	Voor de hele gebiedsontwikkeling in de Zuid-Oost flank is, samen met de gemeente Amsterdam, het mobiliteitsplan Zuid-Oost flank opgesteld. Hierin krijgen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit prioriteit boven de personenauto. Ook wordt er bij alle nieuwe ontwikkelingen gewerkt met lage parkeernormen. Hierdoor wordt zo min mogelijk autoverkeer het gebied ingetrokken. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling voor het hele gebied. Tevens heeft de gemeente integraal beleid opgesteld in de vorm van een mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan.

### Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot het aanpassen van het vast te stellen bestemmingsplan (toelichting).