NOTITIE

Onderwerp	Review omleidingsmaatregelen Oosterdokseiland
Project	Bereikbaarheid Oosterdokseiland en Oosterdok
Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam
Projectcode	107054
Status	Definitief
Datum	23 maart 2018
Referentie	107054/18-004.359
Auteur(s)	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted]
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf	[redacted]
Bijlage(n)	Fotorapportage
Aan	Gemeente Amsterdam [redacted]
Kopie	-

1 INLEIDING

1.1 Projectbeschrijving

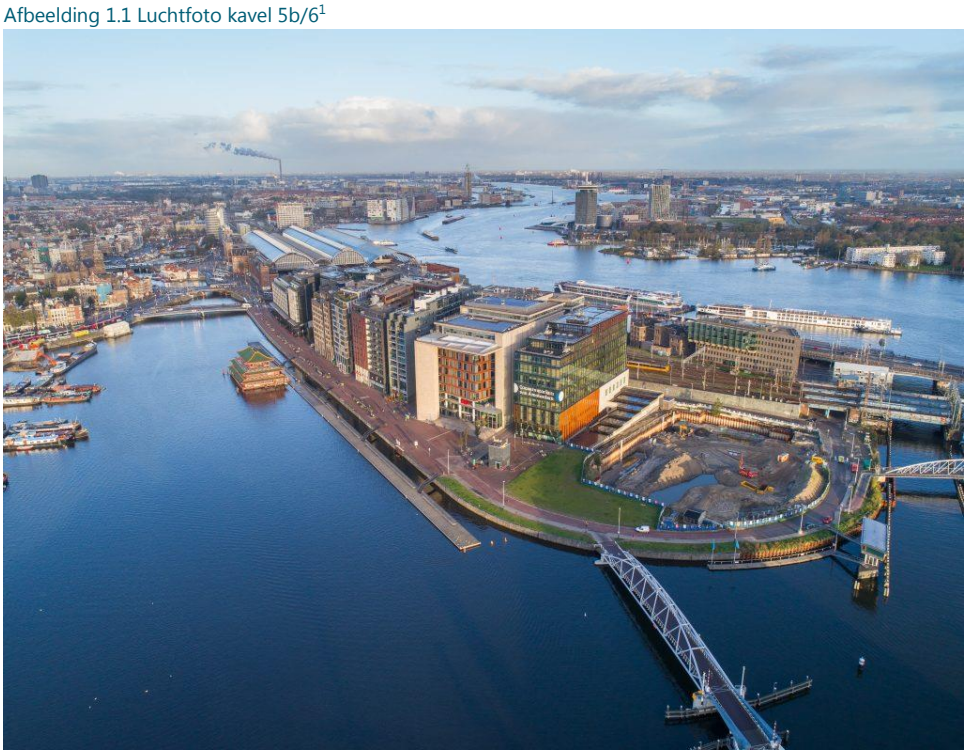
Het Oosterdokseiland te Amsterdam is de laatste jaren een steeds drukker bezocht deel van Amsterdam. De locatie gelegen tussen de historische binnenstad en het IJ heeft een goede bereikbaarheid door de ontsluiting van de Ring A10 en het nabijgelegen Centraal Station. Dit maakt het Oosterdokseiland tot een gewilde plek om te wonen en te werken. In het gebied bevinden zich diverse (internationale) bedrijven, het Conservatorium van Amsterdam, de Openbare Bibliotheek van Amsterdam, diverse horecagelegenheden en woonappartementen.

Momenteel wordt er op het Oosterdokseiland een complex gebouwd (kavel 5b/6), waarin appartementen komen en waarin Booking.com haar huisvesting krijgt. Daarnaast wordt de huidige parkeergarage uitgebreid en wordt de openbare ruimte ingericht als een ‘open plein’. Het complex wordt gerealiseerd door gebiedsontwikkelaar BPD. De realisatie van het complex duurt tot 2020 (oplevering kantoor), waarna in 2020/2021 de openbare ruimte wordt aangelegd.

De bouw van het complex brengt diverse omleidingen voor fietsers en voetgangers met zich mee. Sinds januari is de Oosterdoksdraaibrug afgesloten en is een omleidingsroute van kracht. De afsluiting baart zorgen voor een verminderde bereikbaarheid vanaf het Centraal Station richting het Marineterrein.

De gemeente Amsterdam heeft aan Witteveen+Bos gevraagd een analyse (review) uit te voeren op de huidige omleiding en een aantal afgewogen alternatieven. De alternatieven zijn door BPD en diverse ondernemers voorgesteld. De alternatieven zijn door Goudappel Coffeng nader onderzocht.

Afbeelding 1.1 Luchtfoto kavel 5b/6[1]



1.2 Doel van deze notitie

Het doel van deze notitie is het 'presenteren' van de review op de huidige omleiding en de review op de onderzochte alternatieven voor de omleiding.

1.3 Leeswijzer

De omgevingsscan op de huidige omleiding wordt in hoofdstuk 2 beschreven. Hoofdstuk 3 bevat een review van het BLVC-plan en de onderzochte alternatieven. Een algemene indruk van de documenten is gegeven met daarbij de reviewpunten van Witteveen+Bos.

2 OMGEVINGSSCAN OOSTERDOKSEILAND EN OOSTERDOK

Om een indruk van het gebied Oosterdokseiland en Oosterdok te verkrijgen, heeft Witteveen+Bos op 23 februari 2018 een omgevingsscan gemaakt, zonder voorkennis van het geschreven BLVC-plan en de onderzochte alternatieven. De omgevingsscan bestaat uit het lopen van de route (gedeelte daarvan) Expeditie Oosterdok. Deze route bevat ook de huidige omleidingsroute van fase 02 van de bouw van kavel 5b/6. Deze omleidingsroute is tot april 2018 van kracht. In paragraaf 2.1 wordt de gelopen route beschreven, inclusief een eerste waarneming. In paragraaf 2.2. zijn een aantal bijzonderheden van de route gekenmerkt. In bijlage I is een fotoreportage opgenomen.

[1] Bron: www.oosterdokseiland.nl.

2.1 Waarnemingen

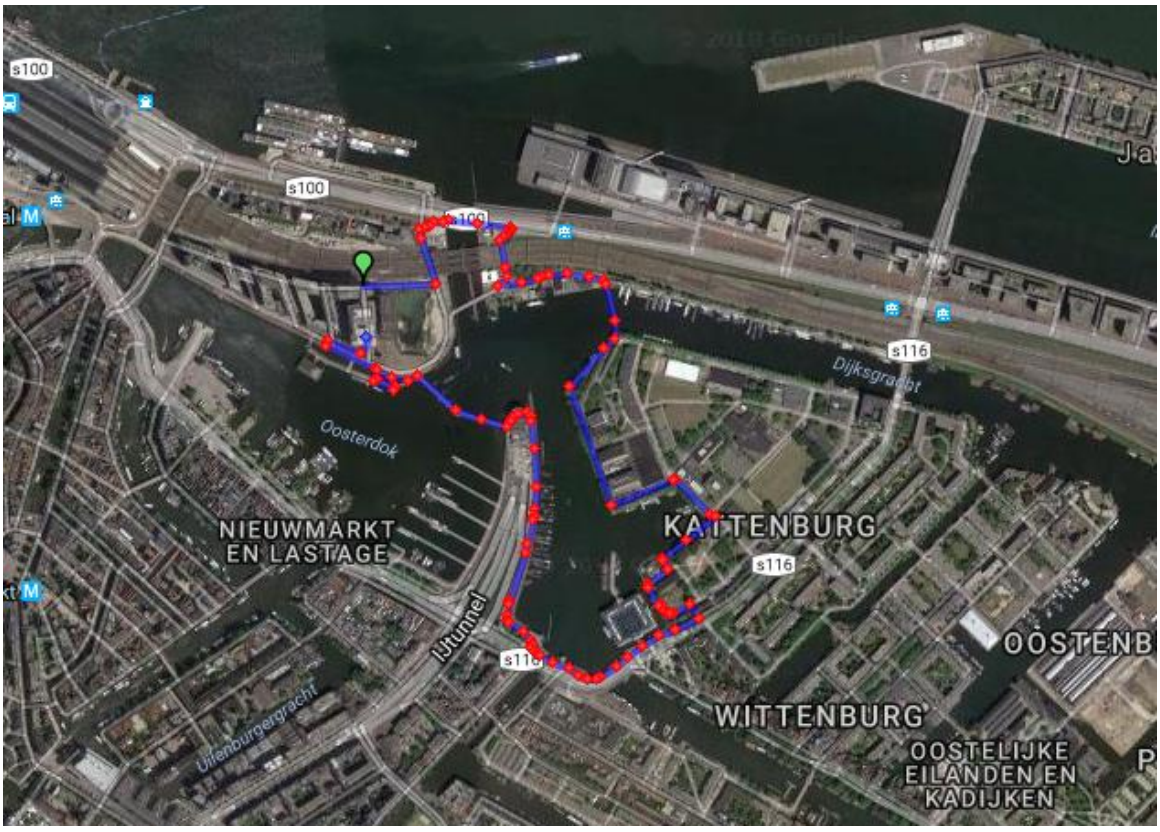
De route is gestart in de Oosterdoksstraat (ter plekke van de groene druppel in afbeelding 2.1). Vanaf daar is de bewegwijzering richting Hannekes Boom, de Klimmuur en de Scheepskameel gevolgd. Bij Hannekes Boom en de Klimmuur is een hekwerk geplaatst die de opgang van de Oosterdoksdraaibrug versperd. Hannekes Boom en de Klimmuur zijn in deze situatie lastiger bereikbaar en minder zichtbaar, dan als de Oosterdoksdraaibrug in gebruik is. Ook loopt de huidige omleidingsroute tweemaal onder een spoorbrug door, die als sociaal onveilig ervaren kunnen worden.

Onderweg naar het Marineterrein is de tijdelijke Commandantsbrug over de Dijksgracht gepasseerd en is de constructie bekeken. Via de kade van het Marineterrein is de route, via de Scheepskameel en IJsfontein richting het Scheepsvaartmuseum vervolgd.

Vanaf het Scheepsvaartmuseum liep de route via het Oosterdok richting NEMO, op dit deel van de route werden de Kattenburgerbrug en de Kortjewantsbrug gepasseerd. Staande aan de noordzijde van NEMO is het vaarverkeer in het Oosterdok geobserveerd. Vanaf de Mr. J.J. van der Veldebrug (NEMO-brug) is de huidige situatie van het bouwterrein van kavel 5B/6 bekeken. Op de Mr. J.J. van der Veldebrug viel op dat deze brug intensief wordt gebruikt. De Oosterdokskade is vanaf het Conservatorium van Amsterdam tot en met de Oosterdoksdraaibrug afgesloten.

Via de tijdelijke loop- en fietssteiger is de route richting de Oosterdokskade vervolgd, daar werd geconstateerd dat er veel voetgangers en fietsers gebruik maken van de Oosterdokskade. Vervolgens is de constructie van de tijdelijke loop- en fietssteiger bekeken. Op de Oosterdokskade werd het begin van de bewegwijzeringrichting Hannekes Boom en de klimmuur opgemerkt. De bewegwijzering heeft over de gehele route een diversiteit van officiële bebording en van bebording geplaatst vanuit initiatief van de ondernemers.

Afbeelding 2.1 Gelopen route op 23-02-2018



2.2 Bijzonderheden

In deze paragraaf worden bijzonderheden toegelicht, die tijdens de gelopen route zijn geconstateerd. Dit betreft een eerste indruk, die in een vervolgfase van het project gebruikt kunnen worden voor de verdere uitwerking van de bereikbaarheid Oosterdokseiland en Oosterdok.

1 Opgang naar Piet Heinkade

Aan de rechterzijde van afbeelding 2.2 is de trap naar de Piet Heinkade te zien. Het oranje bord met →→ en het witte bord met het aantal minuten daaronder (in het midden van de afbeelding) vormen de bewegwijzeringsborden richting Hannekes Boom, de Klimmuur en de Scheepskameel.

Afbeelding 2.2 Opgang naar Piet Heinkade, gekeken vanaf De Ruijterkade



2 Hekwerk voor de opgang naar de Oosterdoksdraaibrug

Richting het landhoofd van de Oosterdoksdraaibrug is zorgvuldig een hekwerk geplaatst met bebording die de omleidingsroute aangeeft. Vanaf hier is de omleidingsroute niet gevolgd richting het centrum. Aan de linkerkant van deze opgang bevindt zich Hannekes Boom, rechts bevindt zich de Klimmuur.

Afbeelding 2.3 Opgang naar de Oosterdoksdraaibrug, gekeken vanaf de Dijksgracht



3 Tijdelijke Commandantsbrug over de Dijksgracht

De tijdelijke Commandantsbrug over de Dijksgracht is een simpel uitgevoerde stalen brug. Stalen buizen zijn in de bodem van de Dijksgracht geïnstalleerd, vervolgens is een stalen H-profiel als dwarsligger bevestigd, daar bovenop is het brugdek gelegd. De Commandantsbrug vormt een verbinding tussen de Dijksgracht en het Marineterrein.

Afbeelding 2.4 Commandantsbrug, gekeken vanaf het Marineterrein



4 Mogelijke plek om verbinding te maken met Oosterdok, ter hoogte van NEMO en Marineterrein

Een eventuele brugverbinding kan gesitueerd worden tussen links de kade van het Oosterdok en rechts de kade van het Marineterrein.

Afbeelding 2.5 Mogelijke brugverbinding, gekeken vanaf het Marineterrein



5 Rondvaartboot ten oosten van NEMO, richting de Kattenburgerbrug en de Kortjewantsbrug

Aan de oostzijde van NEMO is regelmatig vaarverkeer. Op afbeelding 2.6 is een rondvaartboot zichtbaar, deze komen regelmatig langs.

Afbeelding 2.6 Passerende rondvaartboot, gekeken vanaf de achterzijde van NEMO



6 Mr. J.J. van der Veldebrug, de verbinding tussen NEMO en de Oosterdokskade

De Mr. J.J. van der Veldebrug is op dit moment de enige reguliere route voor fietsers vanuit het Centraal Station richting het Marineterrein.

Afbeelding 2.7 Mr. J.J. van der Veldebrug, gekeken vanaf de achterzijde van NEMO



7 Huidige situatie van het bouwterrein, ter hoogte van de zuidelijke aanmeersteiger

De huidige situatie (23 februari 2018) van het bouwterrein. Goed zichtbaar is de steiger ten zuiden van het brugwachtershuisje en de mogelijke aanvaarroute voor laden lossen op het bouwterrein.

Afbeelding 2.8 Huidige situatie bouwterrein, gekeken vanaf de mr. J.J. van der Veldebrug



8 Tijdelijke loop- en fietssteiger

De tijdelijke loop- en fietssteiger, inclusief de bypass, die de Mr. J.J. van der Veldebrug verbindt met de Oosterdokskade. Goed te zien is hoe intensief deze steiger gebruikt wordt.

Afbeelding 2.9 Tijdelijke loop- en fietssteiger, gekeken vanaf de mr. J.J. van der Veldebrug



9 Voetgangers en fietser op de Oosterdokskade

Ook de Oosterdokskade wordt, zeker in de zomer bij mooi weer, intensief gebruikt.

Afbeelding 2.10 Oosterdokskade



10 Bewegwijzering Hannekes Boom op de Oosterdokskade

Het begin van de bewegwijzering richting Hannekes Boom, met op het oranje bord de te lopen richting en op het witte bord het aantal te lopen minuten. Daarnaast zijn de officiële gele borden met omleiding te zien, waarop de fietsers linksaf moeten. Onduidelijk/niet aangegeven is, dat vervolgens de trap (met fietsgoot) richting de Piet Heinkade te gebruiken is.

Afbeelding 2.11 Bewegwijzering richting Hannekes Boom



3 INVENTARISATIE BESCHIKBARE DOCUMENTEN

Door de gemeente Amsterdam, team GO Oosterdokseiland, zijn een aantal documenten beschikbaar gesteld om te reviewen. De onderstaande documenten worden in deze notitie nader bekeken:

[ref. 1.] Omleidingsroutes voetgangers en fietsers tijden bouw Ode 5b/6, Goudappel Coffeng, d.d. 7 december 2017;

[ref. 2.] BLVC-plan fase 03 t/m 04 (inclusief bijlagen), Oosterdokseiland Ontwikkeling Amsterdam, d.d. 2 februari 2018.

3.1 Bevindingen BLVC-plan fase 03 t/m 04 [ref. 2]

Algemene indruk

De ontwikkelaar (BPD) van het Oosterdokseiland heeft een BLVC-kader en BLVC-uitvoeringsplan opgesteld. Hierin zijn uitvoeringseisen en maatregelen opgenomen. Het BLVC-plan [ref. 2] wordt vanaf april 2018 door de ontwikkelaar gebruikt voor fase 03 en 04. Overige fasen worden in een separaat BLVC-plan opgesteld, het BLVC-faseringsplan moet nog worden ingediend bij bevoegd gezag. Voor de verduidelijking volgt hieronder een opsomming van de fasen en uitvoeringsdata uit [ref. 2]:

- fase 02: parkeergarage Oost, januari 2018 - mei 2018;
- fase 03: bovenbouw oost, april 2018 - december 2018;
- fase 04: sloop bestaande inrit, oktober 2018 - maart 2019;
- fase 05: parkeergarage West, januari 2019 - augustus 2019;
- fase 06: bovenbouw West + Oost, september 2019 - november 2020;
- fase 07: oplevering gebouw, december 2020.

Het BLVC-plan lijkt met veel zorg opgesteld. Veel uitvoeringsaspecten worden toegelicht. Beschreven wordt dat er een stakeholdersessie is geweest om de impact op de omgeving te bespreken. Op een aantal punten in het BLVC-plan ontstaan vragen/opmerkingen. Onder het volgende kopje worden deze benoemd.

Reviewpunten

In het BLVC-plan wordt toegelicht dat het bouwterrein vanaf fase 03 wordt uitgebreid tot onder de spoorbrug (zie ook afbeelding 3.1), waardoor de huidige omleidingsroute (gelopen op 23 februari) komt te vervallen. Tijdens fase 03 en 04 zijn de ondernemers aan de Dijksgracht daardoor nog moeilijker te bereiken en moeten voetgangers vanaf de parkeergarage Oosterdok via de Oosterdoksstraat en de Ruijterkade omlopen. Deze omleiding is circa een jaar van kracht.

Afbeelding 3.1 Bouwterrein kavel 5b/6[1]



In het BLVC-plan wordt niet uitgebreid ingegaan op fase 05 en fase 06, maar uit bijlage 1 blijkt dat tijdens fase 05 en 06, de parkeergarage Oosterdok bereikbaar is, maar voetgangers en fietsers nog niet van de Oosterdoksstraat gebruik kunnen maken. Dit zou betekenen dat de omleiding van april 2018 tot en met november 2020 van kracht is en de ondernemers aan de Dijksgracht moeilijk bereikbaar zijn. Het is positief dat de ontwikkelaar de stakeholders meeneemt in het BLVC-plan. Echter, de periode dat de Oosterdoksdraaibrug afgesloten is en de lange omleidingsroute die voor langzaam verkeer van kracht is, heeft grote invloed op de bereikbaarheid vanaf de parkeergarage Oosterdok naar de ondernemers aan de Dijksgracht.

In het BLVC-plan is beschouwd om tijdens fase 03 en 04 (inclusief doorkijk naar fase 05) een omleidingsroute voor langzaam verkeer in te stellen. De bekeken omleidingsroute is vanaf de parkeergarage Oosterdok naar de ondernemers aan de Dijksgracht. Echter, het blijkt uit het BLVC-plan dat '*Omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om de maatregelen te realiseren die nodig zijn voor het maken van een kwalitatief bruikbare route voor langzaam verkeer kan de bestaande route niet worden gehandhaafd.*'. Voor nood- en hulpdiensten is er wel een calamiteitenroute beschikbaar (deels over het bouwterrein). Zie ook afbeelding 3.2.

In het BLVC-plan is gekeken naar een alternatieve route voor langzaam verkeer vanaf de parkeergarage Oosterdok naar de ondernemers aan de Dijksgracht. Gekeken is naar een tunnel of brug vanaf de Dijksgracht langs de huidige spoorbrug. Wegens gebrek aan ruimte en eisen vanuit Prorail worden eventuele alternatieven ondergronds of bovenlangs niet nader uitgewerkt in het BLVC-plan.

[1] Bron: [ref. 1].

Afbeelding 3.2 Omleidingsroute tijdens fase 03 en 04



Kaart omleidingsroutes en bouwverkeer

Conclusie

Voor de borging van de veiligheid rondom het bouwterrein lijkt een omleidingsroute voor langzaam verkeer noodzakelijk. Een aantal voorgestelde mogelijkheden om de bereikbaarheid van het grotere gebied van Oosterdokseiland en Oosterdok te vergroten, kunnen heroverwogen worden. Hierom wordt geadviseerd om in gesprek te gaan met de ontwikkelaar, de aannemer en ondernemers uit het gebied om tot een gedragen oplossing te komen.

3.2 Bevindingen omleidingsroutes voetgangers en fietsers [ref. 1]

Algemene indruk

Goudappel Coffeng heeft in opdracht van Oosterdokseiland Ontwikkeling Amsterdam CV een aantal mogelijke omleidingsroutes tijdens de bouw van het ODE 5b/6 beschouwd. In het rapport heeft Goudappel Coffeng de omleidingsroutes beoordeeld op de aspecten: tijd, veiligheid, ruimtelijke inpasbaarheid, comfort en globale aanlegkosten. Op basis van reistijdanalyses met behulp van Google Maps, heeft Goudappel Coffeng diverse ontsluitingen rondom Oosterdokseiland beschouwd. De wijze van beoordelen door Goudappel Coffeng op de aspecten lijkt gedegen te zijn gebeurd. Het rapport beschrijft 5 varianten, waaronder een verbetering van de huidige omleidingsroute van fase 03 en 04. Bij het reviewen van dit document zijn een aantal reviewpunten opgevallen. Hieronder worden deze weergegeven.

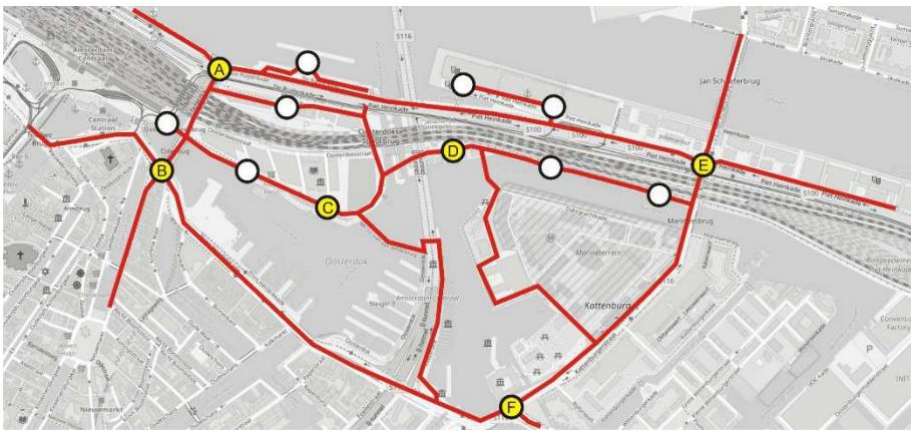
Reviewpunten

Voor de beoordeling van de varianten heeft Goudappel Coffeng een aantal ‘belangrijke fietsbestemmingen’ aangeduid (afbeelding 3.1). Onduidelijk is hoe fietsbestemmingen zijn gekozen, en of dit het hele gebied van Oosterdok behelst. De opdracht van ontwikkelaar BPD aan Goudappel Coffeng gaat in ieder geval in op de bereikbaarheid van de Dijksgracht, door het uit gebruik nemen van de Oosterdoksdraaibrug. Hierdoor is de scope beperkt.

Goudappel Coffeng gaat in op de fietsroutes, waarbij beter gesproken kan worden over langzaam verkeer routes, daar voetgangers ook een belangrijke rol in het gebied spelen.

Het rapport gaat in op omleidingsroutes tijdens de bouw van kavel 5b/6, waarbij de Oosterdoksstraat gebruikt kan worden voor de omleidingen. Uit het BLVC-plan voor fase 03 en 04 [ref. 2] blijkt dat deze straat afgesloten wordt.

Afbeelding 3.3 Belangrijke fietsbestemming volgens [ref. 1]



Variant 1 gaat in op een fietsroute langs het bouwterrein over het water (pontons). Deze omleiding wordt door Goudappel Coffeng onder andere afgewezen wegens bouwveiligheid (logistieke aanmeerplaats van de aannemer) en een sociaal onveilige route. Dit kan eventueel opgelost worden door een 'verhoogde' aanleg van de route. Een 'traverse' kan aan de huidige bouwkuip gemaakt worden, inclusief een deugdelijke overkapping. Door verlichting aan te brengen, kan de route sociaal veilig gemaakt worden.

Variant 2 verhoogd aangebrachte fietsbrug, tussen Mr. J.J. van der Veldebrug en de Oosterdoksdraaibrug. Deze variant wordt door Goudappel Coffeng onuitvoerbaar geacht, doordat de verbinding in het manoeuvreergebied van doorgaand vaarverkeer zit. Ook de manoeuvreerruimte voor de beoogde laad- en lossteiger aan de bouwplaats wordt hiermee beperkt. Een aansluiting op de huidige Mr. J.J. van der Veldebrug moet worden gerealiseerd, welke technisch onuitvoerbaar wordt geacht. Deze variant lijkt inderdaad onhaalbaar.

Variant 3 tijdelijke fietsbrug tussen Nemo en het Marineterrein. Uitgangspunten voor deze variant zijn de minimale benodigde doorvaarthoogte en de beschikbare ruimte om een hellingbaan voor de brug te kunnen maken. Omdat uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat de omleidingsroute langer is dan de huidige 'omleidingsroute', wordt deze variant niet verder uitgewerkt. Door de scopebeperking van Goudappel Coffeng is geen rekening gehouden met bestemmingsverkeer vanaf het centraal station naar het Marineterrein. De optie om een verbinding tussen NEMO en het Marineterrein te maken, kan daarom worden herzien als er wordt gekeken naar de bereikbaarheid van een groter gebied Oosterdok en Oosterdokseiland.

Variant 4 bootverbinding tussen Dijksgracht en Oosterdokseiland. Deze optie, inclusief de beschreven nadelen van vaartijd en kosten, zijn gegrond onderbouwd door Goudappel Coffeng. De variant lijkt inderdaad onuitvoerbaar.

Variant 5 optimalisatie van de huidige omleidingsroute. Deze route gaat via de trambaan van de Piet Heinkade en kan worden bereikt vanaf de Dijksgracht en vanaf de Oosterdoksstraat. Er wordt een extra looptijd berekend, die voor voetgangers inderdaad klopt. Een tijdelijke hellingbaan en een lift wordt voorzien voor mindervaliden. Tijdens de omgevingsscan is dit niet aangetroffen (of onduidelijk aangegeven op bebording). Er wordt in de analyse van Goudappel Coffeng niet ingegaan op fase 03, 04 en 05 van het BLVC-plan, wanneer de Oosterdoksstraat wordt afgesloten en de omleiding voor voetgangers langer wordt, dan in het rapport staat beschreven. De extra reistijd en kosten voor lift en hellingbaan worden aangegeven als minpunten. Overige aspecten zijn positief beoordeeld door Goudappel Coffeng en de route wordt daarom gehandhaafd.

Conclusie

De alternatieven zijn in dit rapport beschouwd met betrekking tot de scope van BPD en de tijdsduur van de omleidingsroute (tijdens fase 01 en fase 02 van de bouw van kavel 5b/6). In die gedachte is de voorgestelde handhaving (door Goudappel Coffeng) van de bestaande omleidingsroute een logische redenering. Echter in het belang van de bereikbaarheid van een groter gebied (Oosterdokseiland en Oosterdok) en voor een langere periode rondom het kavel 5b/6 is het rapport van Goudappel Coffeng niet volledig. Wij adviseren in een vervolgstap de beschreven alternatieven nogmaals te beschouwen en mogelijke verbeteringen toe te passen. Een nader onderzoek voor deze alternatieven is noodzakelijk.

I

BIJLAGE: FOTORAPPORTAGE

FOTOREPORTAGE

Project	Bereikbaarheid Oosterdokseiland en Oosterdok
Opdrachtgever	Germeente Amsterdam
Projectcode	107054
Datum fotoreportage	28 februari 2018

Afbeelding 1.



Afbeelding 2.



Afbeelding 3.



Afbeelding 4.



Afbeelding 5.



Afbeelding 6.



Afbeelding 7.



Afbeelding 8.



Afbeelding 9.



Afbeelding 10.



Afbeelding 11.



Afbeelding 12.



Afbeelding 13.



Afbeelding 14.



Afbeelding 15.



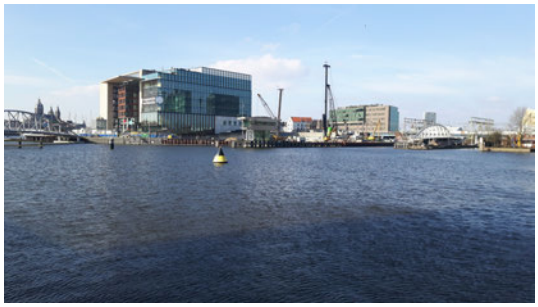
Afbeelding 16.



Afbeelding 17.



Afbeelding 18.



Afbeelding 19.



Afbeelding 20.



Afbeelding 21.



Afbeelding 22.



Afbeelding 23.



Afbeelding 24.



Afbeelding 25.



Afbeelding 26.



Afbeelding 27.



Afbeelding 28.



Afbeelding 29.



Afbeelding 30.



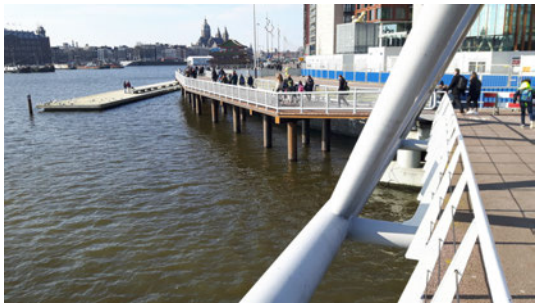
Afbeelding 31.



Afbeelding 32.



Afbeelding 33.



Afbeelding 34.



Afbeelding 35.



Afbeelding 36.



Afbeelding 37.



Afbeelding 38.



Afbeelding 39.



Afbeelding 40.



Afbeelding 41.



Afbeelding 42.



Afbeelding 43.



Afbeelding 44.

