

Nota van beantwoording Zienswijzen

Bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding

1. Algemeen

1.1 Ter inzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan "Zuidelijke Pontaanlanding" heeft met de daarbij behorende stukken, vanaf 20 februari 2019 tot 2 april 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

1.2 Indieners van zienswijzen

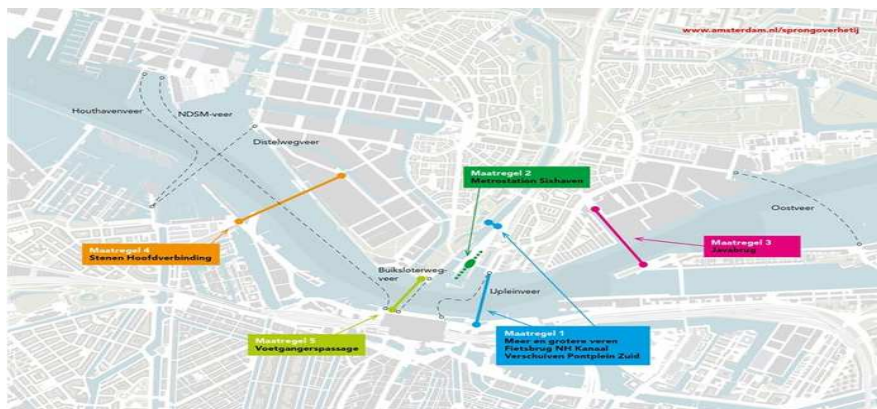
De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

Nr.	Reclamant	Adres	Ontvangstdatum
1.			7 maart 2019
2.			12 maart 2019
3.			13 maart 2019
4.			21 maart 2019
5.			22 maart 2019
6.	Bewonerscommissie IJplein 4-222 p/a H. Hamer	IJplein 134, 1021 LN Amsterdam	25 maart 2019
7.	Stromma Nederland, Rederij Lovers, Blue Boat Company	p.a. Stadhouderskade 30, 1071 ZD Amsterdam	29 maart 2019
8.			26 maart 2019
9.	ProRail b.v.	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	1 april 2019
10.	Havenbedrijf Amsterdam NV	Postbus 19406, 1000 GK Amsterdam	1 april 2019
11. – 294			1 april 2019
295 - 309			1 april 2019
310- 334.			1 april 2019
335.			1 april 2019
336.			1 april 2019
337.			1 april 2019
338.			1 april 2019
339.			1 april 2019
340.			1 april 2019
341.			1 april 2019
342.			1 april 2019
343.			1 april 2019
344.			2 april 2019

1.3 Algemeen

Alvorens in te gaan op de ingediende zienswijzen, zal eerst kort worden ingegaan op de bredere context van het ontwerpbestemmingsplan. Zoals in de inleiding bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is vermeld, maakt de met het plan beoogde verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van de veerpont onderdeel uit van het programma Sprong over het IJ. Met Sprong over het IJ wil de gemeente de oversteek structureel verbeteren. In dat verband wordt er tussen 2018 en 2025 gewerkt aan een betere verbinding en aan het opvangen van het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ. Die toename is (onder meer) een gevolg van de bouwplannen in Amsterdam Noord waardoor het aantal reizigers in 2030 aanzienlijk groeit. Met name het aandeel fietsverkeer dat van de pontveren gebruik maakt zal naar verwachting substantieel toenemen.

Als eerste worden nu de veerverbindingen verbeterd en daarna volgen andere maatregelen zoals de fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal en het metrostation Sixhaven. Daarna volgt de besluitvorming over de IJ-oeververbindingen (zie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/sprong-ij/>).



Ook zullen er, los van Sprong over het IJ, maatregelen worden genomen om de kade langs het IJ ter hoogte van het CS op te waarderen tot een wandelpromenade.

1.4 Ontvankelijkheid

Het ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding heeft van 20 februari 2019 tot 2 april 2019 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder zienswijzen indienen.

Zienswijze 1 tot en met 10 zijn voor en op 1 april ontvangen. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend. Zienswijzen 11 – 343 zijn op 1 april 2019 op stadsdeel Centrum overhandigd. Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend.

Zienswijze 344 bevat een datumstempel van 2 april 2019. De termijn voor het indienen van zienswijzen eindigde op 1 april 2019. De zienswijze bevat de dagtekening 31 maart 2019. Een envelop met datumstempel ontbreekt. Doordat zienswijzen niet altijd op de dag waarop ze ontvangen worden afgestempeld worden, is het aannemelijk dat de zienswijze tijdig is ingediend.

2. Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Algemeen

Om de zienswijzen op een gestructureerde wijze van een antwoord te kunnen voorzien, zijn in dit hoofdstuk de zienswijze samengevat en per inhoudelijk argument voorzien van een letter. Per inhoudelijk punt wordt een antwoord gegeven. Wanneer de argumenten in verschillende zienswijzen terugkomen, maar inhoudelijk gelijk zijn, wordt een verwijzing naar een eerder antwoord gegeven.

Zienswijze 11 tot en met zienswijze 294 en 295 tot en met 309 zijn door verschillende personen ingediend, maar verschillen inhoudelijk niet van elkaar. De beantwoording van zienswijze 11 tot en met 294 en 295 tot en met 309 vindt dan ook niet afzonderlijk plaats.

Zienswijze 1

Samenvatting

- a. Indiener is afhankelijk van het OV en dus ook van de pontjes om naar de stad en terug naar noord te gaan.
- b. Het IJplein-pontje is de belangrijkste verbinding voor voetgangers, waaronder oude mensen, mensen die moeilijk ter been zijn, moeders met kinderwagens, jonge kinderen, rolstoelers etc.
- c. Veel mensen aan de oostkant van het Noord Hollands Kanaal hebben het gevoel vergeten of overgeslagen te worden.
- d. Het is niet de eerste keer dat ons pontje naar een andere aanlegsteiger wordt verplaatst, steeds verder weg van het centraal station.
- e. Het centraal station is voor de meeste van ons de poort naar de stad en het openbaar vervoer.
- f. Geen van de stations van de Noord-Zuid lijn is gemakkelijk lopend te bereiken.
- g. Voetgangers tellen niet. Voor fietsers gaat de verbinding er wel op vooruit, maar niet voor voetgangers.
- h. Voor de meeste voetgangers is het verder lopen naar CS, door weer- en wind.
- i. Bij de nieuwe pontaanlanding is geen beschutting van het CS-dak tijdens het wachten.
- j. De meeste fietsers gaan vanaf de pont in westelijke richting om via de fietstunnel onder CS naar de stad te gaan.
- k. Bijna geen enkele voetganger gaat linksaf vanaf het pontje.
- l. De nieuwe aanlanding ligt op een driesprong van fietspaden. Fietsers zijn niet de meest sociale weggebruikers, zeker niet ten opzichte van voetgangers.
- m. De nieuwe aanlanding is gevaarlijk voor voetgangers.
- n. Gevraagd wordt de consequenties voor voetgangers en bewoners van noord te betrekken bij de beslissing om de pont-aanlanding te verplaatsen.

Beantwoording

- a. Het IJpleinveer blijft ook na de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding tussen Noord en Centrum varen, zelfs met een hogere frequentie en met grotere veren.
Er zijn naast het IJpleinveer verschillende alternatieve ov-verbindingen in Noord, waaronder stadsbus 38, met een halte op ongeveer 400 meter van de noordelijke pontaanlanding, op ongeveer 2 minuten loopafstand van de woning van bezwaarmaker.
Via stadsbus 38 in combinatie met de Noord-Zuidlijn dan wel het Buiksloterwegveer is het ook mogelijk om naar de stad en terug naar Noord te gaan.
- b. Voor mensen die moeilijk ter been zijn en voor rolstoelers biedt de gemeente vanuit de Wmo vervoerondersteuning.
Naast het IJpleinveer zijn er andere ov-verbindingen in noord waar gebruik gemaakt van kan worden, in geval van slecht weer of wanneer mensen moeite met lopen hebben. Vooral stadsbus 38

is in dat geval een goed alternatief, omdat deze zowel een halte bij het Buiksloterwegveer heeft als bij de Noord-Zuid lijn.

- c. De inwoners van Noord zijn niet vergeten of overgeslagen. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 20 februari 2019 tot 2 april ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp bestemmingsplan te reageren, ook de inwoners van stadsdeel Noord. Op 7 maart en 20 maart 2019 zijn informatieavonden gehouden. De informatieavond op 7 maart was in stadsdeel Noord, die op 20 maart in de bibliotheek op het Oosterdokseiland, stadsdeel Centrum, ongeveer 900 meter vanaf de pont.
- d. Het klopt dat de aanlanding van het IJpleinveer eerder is verplaatst. Op dit moment landt het IJpleinveer aan achter het Centraal Station aan de oostzijde. De verwachting is dat het aantal reizigers voor de IJveren met ruim 60% groeit tussen 2018 en 2030. Om die groei op te vangen zijn verbeteringen nodig in het verensysteem.
Door andere verbindingen van de veren te verbeteren, waaronder het IJpleinveer, wordt het mogelijk om reizigers beter te spreiden over de verschillende verbindingen. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer in combinatie met het verbeteren van de verbinding over het Noordhollandsch Kanaal wordt gestimuleerd dat een deel van de gebruikers van het Buiksloterwegveer gebruik zal maken van het IJpleinveer (en omgekeerd).
- e. Ondanks de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding is het Centraal Station nog steeds goed bereikbaar voor bewoners van stadsdeel Noord. De reistijd via het IJpleinveer naar het centraal station neemt niet toe, ondanks dat de loopafstand toeneemt.
- f. De haltes van de Noord-Zuidlijn kunnen zowel lopend, per fiets of met stadsbus 38 (met een halte op ongeveer 400 meter van de noordelijke pontaanlanding) bereikt worden. De afstand tussen de woning van indiener en station metrostation Noorderpark is ongeveer 1,1 km. Dit is ongeveer 5 minuten fietsen en 14 minuten lopen.
- g. Veruit de meeste gebruikers van het veer gaan er door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding op vooruit, ook voetgangers. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de huidige locatie naar de nieuwe locatie van de zuidelijke aanlanding neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Hierbij de opmerking dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft.
Door het recht doortrekken van het IJpleinveer wordt de oversteek korter, waardoor vaker een oversteek kan worden gemaakt (12 keer in plaats van 8) en wordt beter aangesloten op de fietsroute Oostertoegang – Geldersekade – Jodenbreestraat.
- h. Het is juist dat de loopafstand naar het Centraal Station toeneemt. Door de afstand van ongeveer 240 meter zal de looptijd naar Centraal Station ongeveer 2,5 minuut zijn.
- i. Bij de nieuwe pontaanlanding kan onder het Naco-huisje geschuild worden. Daarnaast zullen er bij de aanlandingabri's geplaatst worden.
- j. Naast het realiseren van de nieuwe aanlanding wordt ook het kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang verbeterd. Er komt een ruimere opstelplaats voor fietsers en de brug wordt verbreed. Fietsers en voetgangers zullen ook via dit kruispunt verder kunnen reizen.
- k. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan.
- l. Door de vergroting van de kade ter plaatse van de nieuwe aanlanding wordt voldoende ruimte gecreëerd, waardoor fietsers en voetgangers elkaar niet in de weg zullen zitten. Uit onderzoek bleek dat er ten minste 30 meter moet zijn tussen de aanlanding en het kruispunt. Door de kade te vergroten zal hieraan worden voldaan. Wel is het natuurlijk altijd zo dat weggebruikers rekening met elkaar moeten houden. Via de inzet van stewards vindt er toezicht bij de pont plaats.
- m. Zie het antwoord onder l.

- n. Het besluit om de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer te verplaatsen is als zodanig al genomen in juli 2017, in het kader van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Het besluit tot verplaatsing van de pontaanlanding wordt dus niet genomen in het kader van het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding. Het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding maakt het wel juridisch-planologisch mogelijk dat de zuidelijke pontaanlanding op de hoek De Ruijterkade-Oostertoegang gerealiseerd kan worden.
- In 2017 is er een inspraakprocedure in het kader van het project Sprong over het IJ doorlopen. Tussen 23 januari en 6 maart 2017 zijn bewoners en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om op de plannen, waaronder de voorgenomen verplaatsing van het IJpleinveer, te reageren. Alle reacties, waaronder die van bewoners van stadsdeel Noord zijn beoordeeld en meegenomen bij het nemen van het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ.

Conclusie

De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 2

Samenvatting

- a. Bij de versnelde oeververbinding vanaf het IJplein naar Amsterdam Centraal wordt buiten beschouwing gelaten hoe voetgangers naar treinen, trams, bussen en metro moeten komen.
- b. De afstand vanaf de nieuwe aanlanding, is zeker in het geval er bagage meegenomen moet worden, veel te lang.
- c. Juist ook daar waar het om ouders met kinderen en ouderen betreft is er sprake van een enorme achteruitgang.
- d. In tijd zal het juist veel meer zijn dan de genoemde snellere aansluiting.
- e. In de IJpleinwijk wonen nogal wat mindervalide mensen die in hun eigen speciale mindervalidewagens gebruik maken van de pont. Ook voor hen is de nieuwe aanlanding een achteruitgang.
- f. Zolang er geen Sixhaven metrostation is wordt het openbaarvervoer voor de mensen van de IJpleinbuurt onbereikbaar.
- g. Station Noorderpark is veel te ver weg, ook omdat er geen busverbinding is met station Noorderpark.

Beantwoording

- a. Het hoofddoel voor het verplaatsen van het IJpleinveer is om het IJpleinveer "concurrerend" te maken met het Buiksloterwegveer, om zo de reizigers(drukke) beter te spreiden over de verschillende veerverbindingen. Met de beoogde plannen wordt het IJpleinveer een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer. De afstand vanaf de nieuwe aanlanding ten opzichte van de huidige pontaanlanding is ongeveer 240 meter. Dat is ongeveer 2,5 minuut lopen. Dit is geen ongebruikelijke afstand tussen openbaar vervoer verbindingen,
- b. De afstand vanaf de nieuwe aanlanding ten opzichte van de tijdelijke huidige pontaanlanding is ongeveer 240 meter. Dat is ongeveer 2,5 minuut lopen. Dit is geen ongebruikelijke afstand tussen openbaar vervoer verbindingen. De afstanden tussen de verschillende perrons in het Centraal Stations is over het algemeen groter en vormt voor veel reizigers, ook reizigers met bagage, geen probleem.
- c. Door de verplaatsing van de huidige locatie naar de nieuwe locatie van de zuidelijke aanlanding neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Voor ongeveer 40% van de gebruikers van het IJpleinveer neemt de

reisafstand naar het Centraal station toe met ongeveer 240 meter, ofwel ongeveer 2,5 minuut lopen. De reistijdwinst door de kortere vaartijd en hogere frequentie is hiermee ongeveer een minuut groter. Daarnaast profiteren ook de gebruikers van het IJpleinveer die naar andere bestemmingen gaan (ongeveer 60%). Een looptijd van ongeveer 2,5 minuut dan wel een loopafstand van ongeveer 240 meter is, wanneer er van het openbaar vervoer gebruik gemaakt wordt, geen ongebruikelijke afstand, zie ook het antwoord onder b.

- d. Er is geen sprake van extra reistijd. Voor voetgangers naar het Centraal Station is er tijdens de spits sprake van een gemiddelde tijdswinst van ongeveer 45 seconden. Buiten de spits is sprake van een gemiddelde tijdswinst van ongeveer 2 minuten.. Zie ook het antwoord onder c.
- e. Mindervalidewagens, zoals scootmobiel en canteen worden toegelaten op de pont. Zij hebben net als voetgangers die van de pont gebruik maken, te maken met een afname van de reistijd door de kortere vaartijd en het verhogen van de frequentie van de veren.
- f. Er zijn naast het IJpleinveer verschillende alternatieve ov-verbindingen in Noord, waaronder stadsbus 38 met een halte op ongeveer 400 meter van de noordelijke pontaanlanding. Er is geen sprake van het onbereikbaar maken van het openbaar vervoer.
- g. Het is inderdaad niet mogelijk om met de bus naar metrostation Noorderpark te gaan. Het is wel mogelijk om met de bus naar metrostation Noord te gaan. Daarnaast is het mogelijk om met bus 38 naar het Buiksloterwegveer te gaan.

Conclusie

De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 3

Samenvatting

- a. Door de zuidelijke pontaanlanding worden de loopafstanden naar het openbaar vervoer alleen maar groter, vooral voor de mensen die moeite hebben met lopen.
- b. Er rijdt geen bus naar het IJpleinveer. Het stuk in Amsterdam Noord lijkt vergeten.
- c. Nu moet er vanaf mijn woning gelopen worden naar de pont. En straks, wanneer de pont gaat afmeren bij de De Ruijterkade, moet er verder gelopen worden naar de trams bij het Centraal Station.
- d. Het klopt niet dat alles is opgelost met de noordzuidlijn, want het is 13 minuten lopen. Naar de pont is iets korter.
- e. De bus naar de Buiksloterveerweg rijdt tot het Tolhuis, waardoor ook dat verder lopen is.
- f. De kortere vaartijd maakt het mogelijk dat de pont vaker en sneller kan oversteken. De overtocht is maar vijf minuten en is dicht bij het stationsplein.
- g. Amsterdam Noord wordt niet beter van de verplaatsing, want de afstanden worden alleen maar groter.

Beantwoording

- a. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt de loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut lopen is. Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een (lichte) achteruitgang doordat de pontaanlanding in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen.
- b. Er rijdt inderdaad geen bus naar het IJpleinveer. De dichtstbij het IJpleinveer gelegen bushalte is de bushalte Valkenweg op ongeveer 400 meter afstand van het IJpleinveer.
- c. Dit is correct. Wij vinden de toename in loopafstand acceptabel, zie ook het antwoord onder 2b.

- d. Het is mogelijk om met de bus naar metrostation Noord te gaan en van daaruit verder te reizen. Er gaat ook een bus naar het Buiksloterwegveer. Er zijn alternatieven voorhanden waarbij er minder gelopen hoeft te worden, mocht dit bezwaarlijk zijn.
- e. De afstand van de bushalte bij het Tolhuis naar het Buiksloterwegveer is ongeveer 200 meter.
- f. Door de nieuwe pontaanlanding wordt de vaartijd korter. Hierdoor kan de pont vaker een oversteek maken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Vanwege de verwachte toename van het aantal reizigers is dit een wenselijke ontwikkeling.
- g. Door het verplaatsen van de pontaanlanding is er voor de meeste reizigers, waaronder voetgangers die naar het Centraal Station, gaan een verbetering van de reistijd, doordat de frequentie van het veer verhoogd kan worden van 8 keer per uur naar 12 keer per uur en doordat de oversteek korter wordt: 2,5 minuten in plaats van 5 minuten (exclusief inschepen). Stadsdeel Noord wordt hierdoor beter ontsloten, wat een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 4

Samenvatting

- a. De afstand naar het station, de bus, tram en metro is idioot groot, 240 meter verder. Hiermee maakt u het onnodig moeilijk en tijdrovend voor voetgangers en fietsers komend van- en gaande naar de IJpleinpont om het station te bereiken.
- b. Voor mensen met een rollator of scootmobiel, of met een loopbeperking en forenzen/overstappers wordt het een overbodige worsteling tegen de elementen om terug te lopen richting centraal station met de overstap naar bus en trein en metro en de onderdoorgangen naar de voorkant van het station voor de trams.
- c. Het Buiksloterwegveer wordt juist meer gebruikt door gebruikers van het IJpleinveer, omdat het IJpleinveer niet meer voldoende aansluit op de verdere routes.
- d. De beoogde aanmeerplek is een uiterst gevaarlijke plek. Het is nu al een gevaarlijk kruispunt, zowel op het fietspad als het voetpad. Er zijn regelmatig aanrijdingen en kleine ongelukken als gevolg van de schrik. De nieuwe aanlanding is niet slim aangelegd.
- e. Volgens de gemeente is de aanleg van de grote fietsenstalling de reden voor het verleggen van de pont. Het is jammer te constateren dat het niet over mensen en voetgangers gaat.
- f. Er wordt te weinig nagedacht over het beleid om langer thuis te blijven wonen, terwijl tegelijkertijd door dit plan de begaanbaarheid en toegankelijkheid van het OV afneemt.
- g. De locatie tussen Pier 10 en de fietsparkeerboot is een betere plek voor de Zuidelijke Pontaanlanding, omdat de stoep en het fietspad uitstekend betrokken kunnen worden bij het grotere plein van de Buiksloterwegpont en het NDSM veer. Ook de overstapmogelijkheden, veiligheid en keuzemogelijkheden zijn op deze plek beter.
- h. De ondergrondse fietsenstalling zou iets aangepast of opgeschoven kunnen worden.

Beantwoording

- a. Door de verplaatsing van de huidige locatie naar nieuwe locatie van de zuidelijke aanlanding neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Voor ongeveer 40% van de gebruikers van het IJpleinveer neemt de reisafstand naar het Centraal station toe met ongeveer 240 meter, ofwel ongeveer 2,5 minuut lopen. De reistijdwinst door de kortere vaartijd en hogere frequentie is hiermee ongeveer een minuut groter. Daarnaast profiteren ook de gebruikers van het IJpleinveer die naar andere

bestemmingen gaan (ongeveer 60%). Een looptijd van ongeveer 2,5 minuut dan wel een loopafstand van ongeveer 240 meter is, wanneer er van het openbaar vervoer gebruik gemaakt wordt, geen ongebruikelijke afstand.

- b. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt de loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut lopen is. Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een (lichte) achteruitgang doordat de pontaanlanding in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen.
- c. Het meer gebruiken van het Buiksloterwegveer sluit aan op de gedachte achter de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer. Door de zuidelijke aanlanding anders te positioneren kunnen reizigers een veerverbinding kiezen die het beste bij hun reis past.
- d. De Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeelt, heeft het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer beoordeeld en akkoord bevonden (zie de verslagen van de vergaderingen van 27 maart en 20 november 2018). Wij zien geen reden om aan te nemen dat de nieuwe aanlanding niet slim is aangelegd.
- e. Het is onjuist dat de aanleg van de fietsenstalling de reden is voor het verleggen van de zuidelijke pontaanlanding. De reden voor verlegging is het optimaliseren van de veerverbinding, waarbij alle gebruikers van het veer erop vooruitgaan, ook de voetgangers. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (met ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van de huidige locatie naar de nieuwe locatie neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Waarbij wij opmerken dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft.
Door het recht doortrekken van het IJpleinveer wordt de oversteek korter, waardoor vaker een oversteek kan worden gemaakt (12 keer in plaats van 8) en wordt beter aangesloten op de fietsroute Oostertoegang – Geldersekade – Jodenbreestraat.
- f. Er is geen sprake van een afname van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer door dit plan. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt het mogelijk om meer mensen over IJ te vervoeren. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt daarmee juist vergroot.
- g. Een ligging tussen Pier 10 en de fietsparkeerboot is geen wenselijke locatie, omdat hier het nieuwe plein aan het water (het dak van de ondergrondse fietsenstalling) komt. Dit plein wordt een verblijfsplek aan het water waarmee de stad Amsterdam weer aan het IJ ligt. Ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit (met vrij zicht op het IJ) zijn hier belangrijk. Het shared space plein bij het Buiksloterwegveer is al erg druk. Een toename van reizigers kan dit plein niet goed verwerken, vandaar de keuze voor een andere locatie om de drukte op die plek te verminderen en verkeerstromen te verdelen.
De veiligheid is in voldoende mate verzekerd op de voorgenomen locatie van de zuidelijke pontaanlanding, zie ook het antwoord onder d. Het IJpleinveer blijft van en naar CS varen. De toename in loopafstand doet daaraan niet af. Er is dan ook geen sprake van een afname in overstap- en keuze mogelijkheden.
- h. Wij zien geen redenen om de ondergrondse fietsenstalling aan te passen. Zie ook het antwoord onder g.

Conclusie

De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 5

Samenvatting

- a. In het plan tot verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding is geheel voorbij gegaan aan wat de verplaatsing voor voetgangers uit Noord betekent. Dit zijn vaak oudere en minder valide bewoners. In de IJplein- en Vogelbuurt wonen veel 60 plussers.
- b. Stadsdeel Noord is niet geraadpleegd, laat staan betrokken bij dit plan.
- c. Veel bewoners weten nu nog van niets.
- d. Het merendeel van Deelraad Noord was niet op de hoogte van dit plan. Gevraagd wordt hoe dit kan.
- e. Gepleit wordt voor een aanlanding dichtbij de Oost ingang van het Centraal Station.

Beantwoording

- a. Bij het voornemen tot verplaatsing is niet voorbij gegaan aan wat de verplaatsing voor voetgangers betekent. Zie bijvoorbeeld de eerder (juli 2017) vastgestelde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, waar in hoofdstuk 2 Onderzoek, paragraaf 2.2 Aanpak van het onderzoek, onder "stappenplan" benoemd is dat bij het maken van de verschillende ontwerpen voor de verschillende maatregelen uiteenlopende varianten zijn bestudeerd in relatie tot een goede ruimtelijke inpassing en een vlotte en veilige afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer. Dit is ook af te leiden uit bijlage 1 'Variantenstudie' die is opgenomen als bijlage van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Onderzocht is wat de beste locatie van de zuidelijke pontaanlanding is, waarbij zowel voetgangers als fietsers zijn betrokken.
Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt de loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut lopen is. Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een lichte achteruitgang doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen.
- b. Stadsdeel Noord is in 2017 betrokken bij het nemen van het voorkeursbesluit waarmee het plan tot het verplaatsen van de zuidelijke pontaanlanding is vastgesteld. In de Nota van uitgangspunten Sprong over het IJ, hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 Optimalisatie veren wordt benoemd dat het IJpleinveer recht door wordt getrokken naar de De Ruijterkade Oost. Uit de Nota van beantwoording Inspraak en Advies Voorkeursbesluit Sprong over het IJ, hoofdstuk 2.3 'Beantwoording adviezen' blijkt dat Stadsdeel Noord geadviseerd heeft over de voorgestelde maatregelen, waaronder de maatregel 'Optimalisatie veren'. De nieuwe locatie van de zuidelijke pontaanlanding is niet gewijzigd ten opzichte van de gewenste zuidelijke aanlandingslocatie van het IJpleinveer, zoals opgenomen in de Nota van uitgangspunten Sprong over het IJ (zie pagina 72 Nota van uitgangspunten Sprong over het IJ). Het concept ontwerp bestemmingsplan is niet voor advies voorgelegd aan Stadsdeel Noord. Het plangebied ligt in Stadsdeel Centrum.
- c. De ter inzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding is bekend gemaakt op de website van Sprong over het IJ, in het gemeenteblad, de gemeentelijke website en in de Staatscourant. Tijdens de periode dat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen inloopavonden zijn georganiseerd. Eerder is er al uitgebreid gecommuniceerd over de in het Voorkeursbesluit Sprong over het IJ benoemde maatregelen, waaronder de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer. Van 23 januari tot en met 6 maart 2017 was het inspraaktraject in het kader van het programma Sprong over het IJ. Om zoveel mogelijk mensen te bereiken zijn er advertenties geplaatst op 24 januari 2017 in het Parool en op 25 januari 2017 in de Echo, zijn er huis aan huis 80.000 flyers verspreid en 60.000 brochures beschikbaar gesteld bij de stadsloketten. Op donderdag 9 februari 2017 is er een inloopavond in stadsdeel Noord georganiseerd (en op 8 februari 2017 in stadsdeel Centrum). Daarmee is er naar onze mening voldoende richtbaarheid gegeven aan het voorkeursbesluit om de zuidelijke pontaanlanding te

verplaatsen en de ter inzage van het ontwerp bestemmingsplan. Mochten inwoners van noord ondanks al onze inspanning toch niet op de hoogte geweest zijn, dan betreuren wij dit ten zeerste.

- d. De verschillende maatregelen uit het programma Sprong over het IJ, waaronder de optimalisatie van de veren waar de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding deel van uitmaakt, zijn voor advies voorgelegd aan Stadsdeel noord. Het Dagelijks Bestuur van de Bestuurscommissie Noord heeft op 15 februari 2017 een inhoudelijke reactie op het voorkeursbesluit gegeven. Het dagelijks bestuur benadrukte de urgentie van het treffen van maatregelen om de verbindingen over het IJ, te beginnen met verbetering van het verensysteem.
Vanwege de ligging van het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding in Stadsdeel Centrum is het concept ontwerp bestemmingsplan alleen voor advies aan stadsdeel Centrum voorgelegd.
- e. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding neemt de totale reistijd af, ondanks de toegenomen afstand tussen de zuidelijke aanlanding en de toegang tot het Centraal Station. Wij vinden een aanlanding op de beoogde locatie het beste alternatief omdat deze het beste aansluit op het fietsnetwerk en daarmee het Buiksloterwegveer het meest ontlast.
- f. Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 6

Samenvatting

- a. In het bestemmingsplan is geen onderzoek opgenomen m.b.t. de gevolgen voor de voetgangers. De focus is gericht op fietsers. Het comfort en een snelle verbinding met het centrum en openbaar vervoer voor voetgangers lijkt totaal niet van belang te zijn.
- b. De huidige fietsroute via de Oostelijke toegang van de De Ruijterkade naar de Prins Hendrikkade is in de huidige situatie al onoverzichtelijk/ gevaarlijk, laat staan wanneer er nog meer (brom)fietsers gebruik gaan maken van deze route.
- c. Op de wachtplekken voor het stoplicht is met het huidige aanbod fietsers al te weinig ruimte.
- d. Na het passeren van het treinviaduct vanaf de De Ruijterkade richting de Gelderse kade, staan op een stukje van 10 meter 2 stoplichten en moet een voetgangersoversteekplaats en een auto/bus route gepasseerd worden alvorens bij de Prins Hendrikkade te arriveren.
- e. De fietsoversteek bij de De Ruijterkade naar de Oostertoegang is gezien het drukke autoverkeer en trambaan een risicovolle hindernis.
- f. Het huidige fietspad vanaf de nieuwe aanlandlocatie via de Oostertoegang naar de Prins Hendrikkade is te smal en totaal niet geschikt voor nog meer (brom)fietsers.
- g. Gelet op de in het bestemmingsplan genoemde percentage reizigers is het vreemd dat totaal geen rekening wordt gehouden met voetgangers.
- h. De verplaatsing van 240 meter is voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn of een handicap hebben een probleem.
- i. In het donker en bij slecht weer is het geen prettig stuk om te lopen, omdat het niet veilig voelt en omdat het bij sneeuw en gladheid levensgevaarlijk is om te lopen.
- j. Bij de nieuwe aanlandplek is geen schuilgelegenheid. Een eventuele overkapping zal nooit voldoende zijn voor het aantal reizigers.
- k. De looproute naar het centrum via de Oostertoegang is gezien de verkeerssituatie op de De Ruijterkade en het onveiligheidsgevoel niet geschikt.

- l. Na 23.00 uur is er geen vrije doorgang meer door het Centraal Station. Voetgangers die vanwege het onveiligheidsgevoel de Oostertoegang niet durven nemen zijn gedwongen die fiets-/voetgangerstunnel tegenover het Buiksloterwegveer te nemen. Dit betekent in hun geval een nog langere afstand.
- m. Het omleiden van scooters, bromfietzers en canta's via het IJpleinveer is geen goed plan, omdat bewoners van de IJpleinflat bij de pont al veel overlast van gemotoriseerd verkeer. De overlast zal toenemen. Gevraagd wordt via onderzoek inzichtelijk te maken wat de gevolgen voor geluidshinder en fijnstof zijn voor bewoners van de IJpleinflat, wanneer 2000 extra scooters en brommers gebruik maken van het IJpleinveer.
- n. Het gedeelte waar (brom)fietzers de pont afkomen is te smal, wanneer het gemotoriseerd/fietsverkeer intensiever wordt.
- o. Gevraagd wordt of er bij gebruikers van de pont geïnformeerd is of er behoefte is aan een snellere verbinding. Voor velen maken de twee extra minuten niet uit.
- p. Geen enkele van de in het bestemmingsplan genoemde varianten voor de aanlanding kan op tegen de huidige comfortabele verbinding voor voetgangers met het Centraal Station. De minimale overvaartijd van de pont wordt teniet gedaan door de langere loopafstand, waar de meeste voetgangers moeten zijn.
- q. Het plan is alleen gericht op fietsers.

Beantwoording

- a. Bij het voornemen tot verplaatsing is niet voorbij gegaan aan wat de verplaatsing voor voetgangers betekent. Zie bijvoorbeeld de eerder (juli 2017) vastgestelde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, waar in hoofdstuk 2 Onderzoek, paragraaf 2.2 Aanpak van het onderzoek, onder stappenplan benoemd is dat bij het maken van de verschillende ontwerpen voor de verschillende maatregelen uiteenlopende varianten zijn bestudeerd in relatie tot een goede ruimtelijke inpassing en een vlotte en veilige afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer. Dit is ook af te leiden uit bijlage 1 'Variantenstudie' die is opgenomen als bijlage van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Onderzocht is wat de beste locatie van de zuidelijke pontaanlanding is, waarbij zowel voetgangers als fietsers zijn betrokken.
- b. De Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeeld, heeft het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer beoordeeld en akkoord bevonden. Wij zien geen reden om aan te nemen dat er in de toekomst een gevaarlijkere situatie zal zijn.
- c. De wachtplekken bij het stoplicht wordt aangepast, zodat er voldoende ruimte voor fietsers zal zijn.
- d. De fietsoversteek Oosterdokskade wordt op korte termijn aangepakt. Ter verduidelijking is in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf toegevoegd, waarin nader ingegaan wordt op het verbeteren van het kruispunt Oostertoegang- De Ruijterkade en het verbeteren van de fietsoversteek Oosterdokskade.
- e. De Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeelt, heeft het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer beoordeeld en akkoord bevonden (zie de verslagen van de vergaderingen van 27 maart en 20 november 2018).
- f. De Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeeld, heeft het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer beoordeeld en akkoord bevonden.
- g. Zie het antwoord onder a.
- h. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt de loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut lopen is. Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor

- de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er sprake van een lichte achteruitgang doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen. Deze verslechtering bedraagt ongeveer 200 meter omdat er vanaf de huidige aanlanding ook gelopen moet worden. Wij vinden dit een acceptabele afstand.
- i. Het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding ziet niet op de looproute tussen de nieuwe aanlanding en het Centraal Station. De route is voorzien van verlichting en wordt een wandelpromenade. Bij gladheid wordt er gestrooid. De voetgangersroute langs het IJ ter hoogte van het Centraal Station zal in het kader van het project IJboulevard opgewaardeerd worden. Daarnaast zijn er alternatieven om vanuit Noord bij het Centraal Station te komen. Zo kan er met het Buiksloterwegveer een oversteek gemaakt worden en kan gebruik gemaakt worden van de Noord-Zuidlijn, waardoor het niet nodig is om in het donker of bij gladheid naar het IJpleinveer te lopen. Op termijn is ook een metrohalte bij de Sixhaven gepland. De afstand tussen het geplande metrostation Sixhaven en het IJpleinveer is ongeveer 400 meter.
 - j. Er kan bij de nieuwe aanlanding geschild worden onder het Naco huisje en inabri's. Daarnaast gaat de frequentie van het veer omhoog, waardoor er minder lang gewacht zal hoeven worden en er minder reizigers van de schuilgelegenheid gebruik hoeven maken.
 - k. Er zijn alternatieven om vanuit Noord in het centrum te komen. Zo kan er met het Buiksloterwegveer een oversteek gemaakt worden en kan gebruik gemaakt worden van de Noord-Zuidlijn, waardoor het niet nodig is om via de Oostertoegang te lopen, mocht iemand zich hier onveilig voelen.
 - l. Er zijn alternatieven, zoals de Noord-Zuidlijn en het Buiksloterwegveer die gebruikt kunnen worden, waardoor voetgangers die zich 's avonds onveilig voelen niet via de Oostertoegang hoeven reizen. Dit betekent inderdaad een iets langere reistijd. Het is aan de voetgangers om deze afweging te maken.
 - m. Het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding ziet op de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer, niet op het weren van scooters, bromfietzers en cana's op het Buiksloterwegveer. Wij zijn voornemens op een later moment een verkeersbesluit te nemen dat voorziet in het weren van scooters, bromfietzers en cana's op het Buiksloterwegveer. Dat is een apart besluit met de mogelijkheid om daartegen rechtsmiddelen aan te wenden. Zodoende is het uitvoeren van onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidsoverlast ter plaatse van de IJpleinflats als gevolg van het weren van scooters, brommers en cana's in het kader van het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding niet aan de orde.

De beoogde toename van het gebruik van het IJpleinveer zal naar verwachting wel leiden tot meer verkeer langs de IJpleinflats, waaronder mogelijk ook scooters en bromfietsen en daarmee tot (enig) effect voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit. In dat verband merken wij allereerst op dat er in de bestaande situatie geen beperking is voor scooters en fietsers om van het IJpleinveer gebruik te maken. Een toename van het aantal bromfietsen en scooters op het veer is dus ook in de bestaande situatie niet uit te sluiten. Bovendien wijzigt de locatie van de noordelijke aanlanding niet.

Ten aanzien van de effecten op de luchtkwaliteit is in de toelichting bij het bestemmingsplan al vermeld dat de verplaatsing van de aanlanding niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit en een luchtkwaliteitsonderzoek daarom niet is vereist (zie hoofdstuk 8 van de toelichting). Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij ten overvloede met toepassing van het NIBM-rekentool (NIBM staat voor 'Niet In Betekenende Mate') een indicatieve berekening gemaakt van de bijdrage van het extra (gemotoriseerd) verkeer als gevolg van het plan. Daaruit volgt dat in een worst case scenario (uitgaande van een weekdaggemiddelde van 1300 voertuigbewegingen en realisatie in 2021) de maximale bijdrage voor fijn stof (PM₁₀) 0,19 µg/m³ bedraagt. Dat ligt ruimschoots onder de grenswaarde voor NIBM van 1,2 µg/m³.

Ten aanzien van de geluideffecten van de mogelijke verkeerstoename merken wij op dat de feitelijke toename lager zal zijn dan de 2000 waar de indiener van de zienswijze van uitgaat. Verder wijzen wij er op dat het gemeentelijk beleid er op is gericht het gebruik van gemotoriseerde vervoersmiddelen te ontmoedigen. Naar verwachting zal het plan dan ook niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse.

- n. Uit de analyse verkeerssimulaties van de nieuwe pontaanlanding (Verkeerssimulatie nieuwe pontaanlanding De Ruijterkade – Doorstroming kruispunt De Ruijterkade – Oostertoegang, 8 juni 2017) is gebleken dat de aanlanding niet te dicht op het fietskruispunt moet komen te liggen. De aanlanding moet op 30 meter van het fietskruispunt liggen, om problemen te voorkomen. De afstand tussen de nieuwe pontaanlanding en het fietskruispunt bedraagt ongeveer 35 meter.
- o. In het voorjaar van 2017 is een uitgebreid inspraak traject geweest voor de maatregelen van Sprong over het IJ. Daarbij was ook ruimte om een reactie te geven op de plannen voor het verensysteem. Zo'n 600 insprekers hebben input geleverd over de veren. Belangrijke vragen waren meer capaciteit van de veren, een uitbreiding van de dienstregeling en het verbeteren van het verensysteem.
- p. De verplaatsing van de pontaanlanding naar de hoek Oostertoegang-De Ruijterkade heeft verschillende voordelen ten opzichte van de huidige aanlanding direct achter het Centraal Station. Naast een kortere oversteek (2,5 minuten in plaats van 5 minuten) zal er vaker overgevoerd worden (12 keer per uur in plaats van 8 keer per uur). Er hoeft minder lang op een pont gewacht te worden en reizigers die in het centrum of aan de oostkant van het centraal station moeten zijn, zijn sneller op hun bestemming.
- q. In de onderzoeken is zowel naar voetgangers als fietsers gekeken. De huidige locatie is vooral gunstiger voor voetgangers die het Centraal Station als bestemming (of herkomst hebben). De nu voorgestelde locatie is de meest gunstige locatie voor fietsers, omdat dit alternatief beter aansluit op het fietsnetwerk. Doordat er geen toename van reistijd is, maar wel een verhoging van de vaarfrequentie, is de nu voorgestelde locatie ook voor voetgangers een vooruitgang.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting is een paragraaf opgenomen, waarin nader ingegaan wordt op het verbeteren van het kruispunt Oostertoegang- De Ruijterkade en het verbeteren van de fietsoversteek Oosterdokskade.

Zienswijze 7

Samenvatting

- a. De rederijen zijn bezorgd dat de mogelijkheid om een Transferpunt Touringcar Rondvaart (TTR) door het voorgestelde ontwerp belemmerd wordt. Om de ambitie van het college om een touringcarluwe binnenstad te vervullen is de afgelopen jaren overleg geweest om in de Zouthaven en aan de De Ruijterkade Oost een TTR te realiseren. Doordat er afgezien wordt van het realiseren van een comfortabele loopverbinding verliest de Zouthaven aan potentie om als overstaplocatie te fungeren. De De Ruijterkade Oost kan deze functie grotendeels overnemen, omdat door het wegvallen van aanmeerposities voor riviercruisesechepen een mogelijkheid bestaat om afmeerposities voor rondvaartboten aan te leggen en het niet meer noodzakelijk is een loopverbinding naar de Zouthaven aan te leggen. De rondvaartboten liggen in dat geval direct naast de halteplaatsen voor touringcars.
Het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding maakt met de voorgenomen indeling het niet langer mogelijk dat rondvaartboten afmeren tussen de kade en de steigers voor de riviercruises. Hiermee vervalt de De Ruijterkade Oost als locatie voor een TTR en wordt de doelstelling van het college om tot een touringcarvrije binnenstad te komen doorkruist.
- b. De diagonale ligplaats van de kortere riviercruise (110 meter) lijkt een zeer moeilijk te benaderen positie te hebben voor het aanmeren van een riviercruiser. Gevraagd wordt dit te betrekken in het ontwerp van het plan.

- c. Met het oog op bovenstaande vragen de rederijen aandacht voor een alternatieve invulling die zonder al te veel aanpassingen aan de steigers van de riviercruise gerealiseerd kan worden (bij voorkeur het alternatief dat tijdens Sail 2015 is gebruikt).

Beantwoording

- a. In de huidige situatie meren er geen rondvaartboten af tussen de kade en de steigers voor de riviercruiseschepen. Dit wordt niet anders door het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding. Daarnaast is er nog geen besluit genomen over een locatie waar de TTR mogelijk kan komen.
- b. Het Havenbedrijf maakt het ontwerp voor de aangepaste steiger voor de riviercruiseschepen. Het Havenbedrijf zal bij de uitwerking van de steiger rekening houden met de benaderbaarheid van de steiger voor riviercruiseschepen.
- c. De draaiing van de steiger is noodzakelijk voor een goed zicht voor bestuurders van de ponten en geldt als een verplichting. Een alternatieve invulling, zonder veel aanpassingen aan de steigers van de riviercruise is niet mogelijk. Het ontwerp van de gekantelde steiger is nog niet definitief. Vooralsnog is niet bekend of ter plaatse van de gekantelde steiger ook ruimte is om in de toekomst rondvaartboten af te meren. Uitgangspunt is dat de kanteling van de steiger alleen mogelijk is als de vrije zichtlijnen voor de ponten voldoende is geborgd, zie verder het antwoord onder a.

Conclusie

De zienswijze vormt als zodanig geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wel zal naar aanleiding van de zienswijze van het Havenbedrijf een aanpassing plaatsvinden teneinde het innemen van ligplaatsen van riviercruiseschepen mogelijk te maken in een deel van het plangebied.

Zienswijze 8

Samenvatting

- a. Indiener is 73 jaar en loopt niet meer heel makkelijk. Doordat er in de buurt van het IJplein weinig voorzieningen zijn, maakt indiener veel gebruik van voorzieningen op en rond het Centraal Station.
- b. Bus 38 naar het metrostation is een alternatief, die overdag om het kwartier gaat en 's avonds om het half uur. Terug sta je te wachten op een koud en winderige bushalte voor het metrostation.
- c. De wandeling van 250 meter extra afstand over een open en winderige kade, zonder sociale controle is een grote aanslag op de mogelijkheden om deel te nemen aan de sociale omgeving. Dit geldt ook voor de veelal oudere vrienden die op bezoek willen komen.
- d. De situatie voor voetgangers gaat dramatisch achteruit. Er is pas op de lange termijn, met het metrostation Sixhaven een verbetering te verwachten.
- e. Verzocht wordt om ofwel de aanlanding dichterbij het CS te laten blijven ofwel een snelle voetgangerspont direct naar CS te maken.

Beantwoording

- a. Voor personen die moeilijk ter been zijn biedt de gemeente Amsterdam ondersteuning vanuit de Wet maatschappelijke voorzieningen (Wmo), zowel voor rond het huis als in de vorm van aanvullend openbaar vervoer. De Wmo Helpdesk, te bereiken op het telefoonnummer 0800 0643, biedt hierover meer informatie. Dit gratis telefoonnummer is van maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 uur en 18.00 uur gratis te bereiken.
- b. Naast een halte bij het metrostation, heeft bus 38 een halte bij het Buiksloterwegveer. Deze halte ligt op ongeveer 200 meter van de noordelijke pontaanlanding.
- c. De Noord-Zuidlijn en het Buiksloterwegveer zijn alternatieven voor het IJpleinveer die direct vanuit het Centraal Station vertrekken. Door 's avonds en op koude en winderige dagen van deze openbaar vervoer voorzieningen gebruik te maken, is het niet nodig via de kade naar het IJpleinveer te lopen.
- d. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer wordt de oversteek verkort van 5 minuten naar ongeveer 2,5 minuten. Voor veel voetgangers is er hierdoor ook sprake van een verbetering van de situatie. Voor voetgangers die op het Centraal Station moeten zijn is er ondanks de toegenomen afstand geen verandering in de reistijd. De toegenomen loopafstand van 240 meter vinden wij acceptabel. Een dergelijke afstand is niet ongebruikelijk, wanneer er met het openbaar vervoer wordt gereisd.

- e. Wij vinden een aanlanding dicht bij het Centraal Station niet wenselijk. Een nieuwe aanlanding dicht bij het Centraal Station heeft verschillende verkeerskundige nadelen, te weten de vele kruisende bewegingen op een beperkte ruimte in combinatie met het doorgaande oost-west verkeer (het fietspad langs de kade), een langere reistijd voor de veerponten, een toename van de gemiddelde reistijd en het vervallen van het "concurrentievoordeel" ten opzichte van het Buiksloterwegveer. Ook zet een nieuwe aanlanding dicht bij het Centraal Station de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit van het Waterplein onder druk. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding naar de hoek De Ruijterkade - Oostertoegang neemt de totale reistijd af, ondanks de toegenomen afstand tussen de zuidelijke aanlanding en de toegang tot het Centraal Station. Op de hoek De Ruijterkade - Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers. Voor voetgangers die een snelle oversteek direct naar het Centraal Station willen maken, kan gebruik gemaakt worden van het Buiksloterwegveer.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 9

Samenvatting

- a. ProRail voert in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de planstudie uit voor het project PHS Amsterdam. De maatregelen die in het kader van PHS Amsterdam worden genomen betreffen onder meer de aanleg van een vrije spoorkruising ter hoogte van het bestaande emplacement Dijksgracht, het verbreden en verlengen van de perrons op Amsterdam CS en de verbreding van de oostelijke reizigerstunnel. Het ontwerp Tracébesluit en de milieueffectrapportage worden naar verwachting in 2020 gepubliceerd. Onderdeel van het project is het vernieuwen van de 4 stalen bruggen ter plaatse van de Oostertoegang, in combinatie met de verlenging van de perrons. In opdracht van de gemeente Amsterdam wordt ook de meeste noordelijke (5^e) brug vervangen. De logistiek is een ingewikkelde puzzel. In overleg met de gemeente Amsterdam is een oplossing gevonden en andere stakeholders is het benutten van een deel van de kade van het IJ voor de tijdelijke opslag van bruggdelen en het in het IJ positioneren van een ponton. Voor het transport van de bruggdelen is verder een obstakel vrije verbinding noodzakelijk tussen de Oostertoegang en de kade van het IJ. Het terrein ten behoeve van de opslag van bruggdelen evenals het ponton kunnen, naar de inzichten van dit moment- het beste worden gepositioneerd direct ten oosten van de nieuwe aanlandingslocatie van het IJpleinveer.
- b. ProRail verzoekt de gemeente om bij de verdere uitwerking en realisatie van het ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding met bovenstaande rekening te houden.
- c. In het (ontwerp) Tracébesluit zal naar verwachting een bouwzone worden opgenomen om de vernieuwing van de Oostertoegang te kunnen realiseren en om de bruggdelen te kunnen transporteren.

Beantwoording

- a. De zienswijze van ProRail komt overeen met de (aanvullende) reactie in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg over het concept ontwerpbestemmingsplan. Wij hebben naar aanleiding van die reactie al meegedeeld dat wij ProRail nauw blijven betrekken bij de verdere planvorming.
- b. Op dit moment ligt er een voorstel om de kade ter hoogte van de De Ruijterkade te gebruiken voor de tijdelijke opslag van bruggdelen en het positioneren van een ponton. Er wordt nog onderzoek gedaan naar andere locaties. De werkzaamheden in het kader van het Project Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam, vinden vanaf 2023 plaats. De nieuwe zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer is

dan al gerealiseerd. Vanwege de verschillende belangen en komende werkzaamheden (het bouwen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer, kadeherstel en het aanpassen van de steiger voor de riviercruise) worden de werkzaamheden gezamenlijk met Havenbedrijf, Prorail en de gemeente Amsterdam afgestemd. Een overleg is inmiddels ingepland.

Op verzoek van Prorail zal in het bestemmingsplan nader ingegaan worden op PHS Amsterdam.

Aan de toelichting wordt een paragraaf Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam toegevoegd.

- c. Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan, waarbij wij opmerken dat ook omgekeerd in het ontwerp tracébesluit rekening zal moeten worden gehouden met het voorliggende bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Aan de toelichting wordt de paragraaf 'Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam' toegevoegd.

Zienswijze 10

Samenvatting

- a. Indiener ondersteunt de optimalisatie voor het personenvervoer, maar vraagt aandacht voor de uit-en doorwerking daarvan. De nieuwe pontaanlanding komt pal naast de belangrijkste riviercruiseafmeerlocatie, met een capaciteit van tien 135 meter schepen, dicht bij het centrum van Amsterdam. De nieuwe pontaanlanding heeft een direct bepalend effect op het gebruik van vijf 135 meter ligplaatsen. Drie 135 meter ligplaatsen zijn totaal niet meer inzetbaar en twee enkel nog voor commercieel minder interessante 110 meter schepen. Dit is een substantiële vermindering van de capaciteit. De toezegging van de gemeente dat de ligplaatsen elders worden gecompenseerd is nog altijd niet concreet en definitief gemaakt. Gevraagd wordt om een schriftelijke garantie dat bij de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, maar op zijn laatst bij in gebruik name van de zuidelijke pontaanlanding de vijf ligplaatsen elders gecompenseerd zijn, gebruiksklaar en direct inzetbaar zijn, zowel qua vereiste vergunningen als benodigde voorzieningen.
- b. Om het huidige gebruik van de riviercruiselocatie niet verder te beperken is het nodig dat de bestemming Water ook het afmeren van riviercruiseschepen mogelijk maakt. De riviercruiseschepen liggen gedeeltelijk in dit water.
- c. Indiener wil het belang van een goede verkeersafwikkeling voor zowel de afhandeling van passagiers van de pont evenals de logistieke bewegingen horend bij de riviercruise benadrukken. Aanbevolen wordt hierbij mee te denken.

Beantwoording

- a. De nautische toestemming voor het afmeren van riviercruiseschepen is geregeld via een reserveringsregeling (en dus niet via een ligplaatsvergunning). Bij het verlenen van toestemming voor het afmeren van riviercruiseschepen wordt het bestemmingsplan in acht genomen. Als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan komt een aantal afmeerplaatsen te vervallen. Tussen de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf zijn gesprekken gevoerd over de compensatie van de te vervallen ligplaatsen voor de riviercruiseschepen. De gemaakte afspraken tussen Port of Amsterdam (PoA) en de gemeente Amsterdam over compensatie van de ligplaatsen die komen te vervallen worden middels een brief van B&W, gericht aan de directeur PoA bevestigd. De concept brief is afgestemd met PoA.
Zoals hiervoor bij de beantwoording van de zienswijze van de rederijen is vermeld, zie de beantwoording van zienswijze 8, is het PoA betrokken bij het ontwerp voor de aangepaste steiger van de riviercruiseschepen.
Voor zover de draaiing van de steiger mogelijk is biedt de gekantelde nieuwe aanlegsteiger ruimte voor zeven ligplaatsen (vijf voor grote riviercruiseschepen aan de oostkant en twee voor kleine riviercruiseschepen met een lengte van maximaal 110 meter aan de westkant).
- b. In bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord is ruim rondom de riviercruiselocatie een functieaanduiding 'ligplaats' opgenomen. Ter plaatse van deze functieaanduiding zijn ligplaatsen ten behoeve van riviercruiseschepen toegestaan. Zoals PoA terecht opmerkt, mogen volgens het voorliggende plan steigers en aanlandingen uitsluitend worden opgericht ter plaatse van de

aanduiding "specifieke vorm van water-1" (swa-1). Naar aanleiding van de zienswijze van PoA is tussen de aanduiding swa-1 en de steiger van de riviercruise de aanduiding "specifieke vorm van water – 2" opgenomen, waarmee ligplaatsen voor riviercruiseschepen geregeld worden. Gelet op het voornemen om hier de gedraaide steiger voor de riviercruise te realiseren, zien wij geen reden om hier de aanduiding ligplaats weg te bestemmen.

- c. De shared space bevat voldoende ruimte voor fiets, snorfiets, brommer en voetganger om te mengen voor een goede verkeersafwikkeling. De Centrale verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam heeft de ontwerpen beoordeeld en akkoord bevonden. De CVC heeft in haar advisering in 2017 en 2018 impliciet rekening gehouden met het gebruik van de looproute over de kade door toeristen van de cruiseschepen. De leden van de CVC kennen de omgeving en weten wat er speelt.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Tussen de nieuwe steiger van de zuidelijke pontaanlanding en de steiger van de riviercruise wordt op de verbeelding de aanduiding "specifieke vorm van water – 2" opgenomen. In de regels wordt opgenomen dat hier riviercruiseschepen met een maximale lengte van 110 meter mogen afmeren.

Zienswijze 11 – 294

Samenvatting

- a. De reden waarom de huidige locatie moet veranderen is dat er een grote fietsenstalling moet komen op de huidige locatie van de IJpleinpont. Het plan is vooral bedacht vanuit de optiek van de fietsers en niet vanuit de voetgangers. Bij het maken van de plannen heeft de gemeente te weinig rekening gehouden met de bewoners in Noord.
- b. Verplaatsing van de pontaanlanding 250 meter verder weg is geen goed plan, om de volgende redenen;
 - 1. Voor voetgangers, vooral voor mensen met een fysieke of visuele beperking wordt het traject een ongewenste verzwaring en bij slecht weer een worsteling tegen de elementen;
 - 2. In tegenstelling tot de huidige situatie waar onder de grote kap van CS geschuild kan worden, zal de nieuwe aanlanding grotendeels onoverdekt zijn;
 - 3. Voor forenzen die elke dag naar CS moeten voor een aansluiting zal de reistijd met minimaal 5 – 10 minuten toenemen;
 - 4. De voorgenenom nieuwe locatie is een enorm druk kruispunt, waar het verkeer op het fietspad zelfs van drie kanten komt.
- c. Gepleit wordt voor verplaatsing van de IJplein pont naar de locatie "Waterplein Oost" (variant 5 genoemd in de bijlage van het bestemmingsplan), vlak naast de toekomstige fietsenstalling, op maximaal 50 meter van de huidige aanlandplaats.
- d. Tevens wordt om een veilige shared space gevraagd.

Beantwoording

- a. De reden voor het bestemmingsplan is de groei van Amsterdam. Een belangrijk deel van die groei vindt plaats in Amsterdam Noord, daar komen veel nieuwe woningen. Voor alle veren wordt een toename van het aantal reizigers verwacht. Met name op het Buiksloterwegveer neemt de druk in de komende jaren toe. Omdat er voor het Buiksloterwegveer al sprake is van een optimale veerroute (en veren-inzet) moet er naar andere maatregelen gekeken worden om de reizigersgroei op te vangen. Eén van de andere maatregelen is het verbeteren van het IJpleinveer. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding wordt reistijdwinst geboekt en is het mogelijk de vaarfrequentie te verhogen. Het IJpleinveer wordt daarmee een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer. Er ontstaat een betere spreiding van reizigers op beide veerverbindingen. Niet de bouw van de ondergrondse fietsenstalling vormt dan ook aanleiding om de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te verplaatsen, maar de groei van Amsterdam (Noord) en de noodzaak om het Buiksloterwegveer te ontlasten.

- b. 1. Wanneer men het niet wenselijk vindt om bij slecht weer naar de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te lopen, dan kan men er voor kiezen de oversteek over het IJ via de Noord-Zuidlijn of het Buiksloterwegveer te maken. Voor mensen die slecht ter been zijn en geen afstand van 100 meter of 500 meter kunnen overbruggen biedt de Wet maatschappelijke ondersteuning vervoersoplossingen. Voor deze groep voetgangers zijn er oplossingen. Een afstand van 240 meter zijn wij niet als een onevenredige verzwaring. De totale reistijd via het IJpleinveer neemt door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding af. Voor een grote groep voetgangers zal er hierdoor juist sprake van een verbetering zijn.
2. Bij de nieuwe zuidelijke aanlanding kan er geschuild worden in en onder het Naco huisje. Er zullen ookabri's geplaatst worden waarin geschuild kan worden. Doordat er met een hogere frequentie en met grotere veren wordt gevaren (12 oversteken in plaats van 8) hoeft er minder lang gewacht te worden.
3. De vaartijd van het IJpleinveer wordt verkort van vijf minuten naar 2,5 minuten. De toegenomen afstand tussen de huidige aanlanding achter het Centraal Station en de nieuwe zuidelijke aanlanding is ongeveer 240 meter. 240 meter lopen duurt ongeveer 2,5 minuut, waardoor er voor forenzen die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.
4. Vanwege de ligging van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding nabij het kruispunt zijn de plannen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeelt. De commissie heeft positief geadviseerd over het plan.
- c. Wij vinden een aanlanding bij Waterplein Oost niet wenselijk.
Een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost heeft verschillende verkeerskundige nadelen, te weten de vele kruisende bewegingen op een beperkte ruimte in combinatie met het doorgaande oost-west verkeer (het fietspad langs de kade), een langere reistijd voor de veerponten, een toename van de gemiddelde reistijd en het vervallen van het "concurrentievoordeel" ten opzichte van het Buiksloterwegveer.
Ook zet een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit van het Waterplein onder druk.
Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.
- d. De Centrale Verkeerscommissie heeft de shared space beoordeeld en adviezen gegeven voor een veilige inrichting van de shared space. Deze adviezen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de shared space.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 295 – 309

Samenvatting

- a. De reden waarom de huidige locatie moet veranderen is dat er een grote fietsenstalling moet komen op de huidige locatie van de IJpleinpont. Het plan is vooral bedacht vanuit de optiek van de fietsers en niet vanuit de voetgangers. Bij het maken van de plannen heeft de gemeente te weinig rekening gehouden met de bewoners in Noord.
- b. Als bewoners zijn we tegen het voorstel om gemotoriseerd verkeer te verbannen van de Buikslotermeerpont en uitsluitend gebruik te laten maken van de IJ plein pont.
- c. Verplaatsing van de pontaanlanding 250 meter verder weg is geen goed plan, om de volgende redenen;
 1. Voor voetgangers, vooral voor mensen met een fysieke of visuele beperking wordt het traject een ongewenste verzwaring en bij slecht weer een worsteling tegen de elementen;
 2. In tegenstelling tot de huidige situatie waar onder de grote kap van CS geschuild kan worden, zal de nieuwe aanlanding grotendeels onoverdekt zijn;

3. Voor forenzen die elke dag naar CS moeten voor een aansluiting zal de reistijd met minimaal 5 – 10 minuten toenemen;
 4. De voorgenomen nieuwe locatie is een enorm druk kruispunt, waar het verkeer op het fietspad zelfs van drie kanten komt.
 5. Er wordt vanuit gegaan dat gebruikers van de pont via de Nieuwmarkt naar het Centrum gaan en niet via de westelijke richting. In de praktijk gaan veel gebruikers van de pont het centrum in via het Damrak, Het Singel of via de Nieuwzijds Voorburgwal. Op de terugweg zullen zij het Buikslotermeerpont nemen, terwijl een van de doelstellingen is de Buikslotermeerpont te ontlasten.
 6. Het verplaatsen van het gemotoriseerd verkeer naar de IJpleinpont zal door de concentratie op één pontverbinding zorgen voor enorm veel overlast (zoals luchtverontreiniging). De huidige spreiding is de meest verantwoorde.
- d. Gepleit wordt voor verplaatsing van de IJplein pont naar de locatie 'Waterplein Oost' (variant 2 genoemd in de bijlage van het bestemmingsplan), vlak naast de toekomstige fietsenstalling, op maximaal 50 meter van de huidige aanlandplaats.
 - e. Tevens wordt om een veilige shared space gevraagd.

Beantwoording

- a. De reden voor het bestemmingsplan is de groei van Amsterdam. Een belangrijk deel van die groei vindt plaats in Amsterdam Noord, daar komen veel nieuwe woningen. Voor alle veren wordt een toename van het aantal reizigers verwacht. Met name op het Buiksloterwegveer neemt de druk in de komende jaren toe. Omdat er voor het Buiksloterwegveer al sprake is van een optimale veerroute (en veren-inzet) moet er naar andere maatregelen gekeken worden om de reizigersgroei op te vangen. Eén van de andere maatregelen is het verbeteren van het IJpleinveer. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding wordt reistijdwinst geboekt en is het mogelijk de vaarfrequentie te verhogen. Het IJpleinveer wordt daarmee een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer. Er ontstaat een betere spreiding van reizigers op beide veerverbindingen. Niet de bouw van de ondergrondse fietsenstalling vormt dan ook aanleiding om de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te verplaatsen, maar de groei van Amsterdam (Noord) en de noodzaak om het Buiksloterwegveer te ontlasten.
- b. In de Update Nota Veren, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 februari 2018, is het weren van brom- en snorfietsers op het Buiksloterwegveer wel benoemd als maatregel om het Buiksloterwegveer te ontlasten. De verwachting is dat een dergelijke maatregel leidt tot een ombuiging van 10% van de reizigers van het Buiksloterwegveer. Brom- en snorfietsers die nu van het Buiksloterwegveer gebruik maken zullen dan een alternatieve route moeten kiezen. Dit kan, afhankelijk van de bestemming, het IJpleinveer zijn. Er zal geen sprake van zijn dat brom- en snorfietsers uitsluitend van het IJpleinveer gebruik zullen moeten maken. De besluitvorming hierover heeft echter nog niet plaatsgevonden. Brom- en snorfietsers kunnen nog steeds van het Buiksloterwegveer gebruik maken. Zie ook de beantwoording van zienswijze nummer 6.
- c.
 1. Wanneer men het niet wenselijk vindt om bij slecht weer naar de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te lopen, dan kan men er voor kiezen de oversteek over het IJ via de Noord-Zuidlijn of het Buiksloterwegveer te maken. Voor mensen die slecht ter been zijn en geen afstand van 100 meter of 500 meter kunnen overbruggen biedt de Wet maatschappelijke ondersteuning vervoersoplossingen. Voor deze groep voetgangers zijn er oplossingen. Een afstand van 240 meter zijn wij niet als een onevenredige verzwaring. De totale reistijd via het IJpleinveer neemt door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding af. Voor een grote groep voetgangers zal er hierdoor juist sprake van een verbetering zijn.
 2. Bij de nieuwe zuidelijke aanlanding kan er geschuild worden in en onder het Naco huisje. Er zullen ookabri's geplaatst worden waarin geschuild kan worden. Doordat er met een hogere frequentie en met grotere veren wordt gevaren (12 oversteken in plaats van 8) hoeft er minder lang gewacht te worden.
 3. De vaartijd van het IJpleinveer wordt verkort van vijf minuten naar 2,5 minuten. De toegenomen afstand tussen de huidige aanlanding achter het Centraal Station en de nieuwe zuidelijke

aanlanding is ongeveer 240 meter. 240 meter lopen duurt ongeveer 2,5 minuut, waardoor er voor forenzen die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.

4. Vanwege de ligging van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding nabij het kruispunt zijn de plannen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeeld.

5. Het is de bedoeling dat reizigers de veerverbinding kiezen die het beste bij hun reis past. Als dat het Buiksloterwegveer is, vinden wij dat niet bezwaarlijk.

6. Het besluit tot het weren van gemotoriseerd verkeer op het Buiksloterwegveer zal in een apart verkeersbesluit worden opgenomen. Een dergelijk besluit is als gezegd nog niet genomen. Op voorhand zijn wij van mening dat dit niet hoeft te leiden tot concentratie van al het gemotoriseerd verkeer op het IJpleinveer. Men zal afhankelijk van de eindbestemming een veerverbinding kiezen die het beste bij de reis past. Wij zien geen redenen om aan te nemen dat een dergelijk besluit tot onaanvaardbare overlast leidt.

d. Wij vinden een aanlanding bij Waterplein Oost niet wenselijk.

Een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost heeft verschillende verkeerskundige nadelen, te weten de vele kruisende bewegingen op een beperkte ruimte in combinatie met het doorgaande oost-west verkeer (het fietspad langs de kade), een langere reistijd voor de veerponten, een toename van de gemiddelde reistijd en het vervallen van het concurrentievoordeel ten opzichte van het Buiksloterwegveer.

Ook zet een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit van het Waterplein onder druk.

Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.

e. Wij vinden een veilige shared space ook belangrijk. De Centrale Verkeerscommissie heeft de shared space beoordeeld en adviezen gegeven voor een veilige inrichting van de shared space. Deze adviezen zijn betrokken bij het ontwerp van de shared space. Daarnaast is de stadsergonoom betrokken bij de inrichting van de shared space.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 310 – 334

Samenvatting

- a. De reden waarom de huidige locatie moet veranderen is dat er een grote fietsenstalling moet komen op de huidige locatie van de IJ-plein pont.
- b. Gevraagd wordt waarom een perfect werkende directe verbinding tussen Noord en het Centraal Station die met een directe verbinding om overige vervoersmogelijkheden te verplaatsen ten gunste van een slecht alternatief.
- c. Het is een slecht alternatief om de IJ-plein pont 250 meter verder van het Centraal Station te verplaatsen, om de volgende redenen:
 1. In tegenstelling tot de huidige situatie waar onder de grote kap van CS geschuild kan worden, zal de nieuwe aanlanding grotendeels onoverdekt zijn, waardoor in weer en wind gewacht moet worden;
 2. Voor forenzen die elke dag naar CS moeten voor een aansluiting zal de reistijd met minimaal 10 minuten toenemen, terwijl de tijdswinst over de reistijd met het verleggen van de pont in seconden wordt uitgedrukt;
 3. De verplaatsing heeft een averechtse uitwerking, omdat de IJ-plein pont minder aantrekkelijk wordt met als gevolg dat het verkeer voor het Buiksloterwegveer zal kiezen, wat een extra belasting op het Buiksloterwegveer geeft;

4. Voor voetgangers en vooral ouderen, mensen met kinderwagen of jonge kinderen en mensen met een fysieke beperking wordt het nieuwe traject naar het Centraal Station een ongewenste verzwarende door het aanzienlijk vergroten van de afstand en bij slecht weer en in de winter een moeilijk te nemen drempel;
 5. Veel voetgangers uit Noord (omgeving IJplein) zijn grotendeels aangewezen op de IJpleinpont voor toegang tot en verder reizen in het centrum en de stad. In de omgeving IJplein is zeer beperkt busverkeer en niet rechtstreeks naar het Centraal Station. De komst van de metro heeft hierin geen verbetering gebracht (twee stations in Noord en op grote afstand, station Sixhaven is wegbezuinigd);
 6. Het Centraal Station is na 23.00 uur niet meer overal toegankelijk, met als gevolg dat de loopafstand na 23.00 veel groter is dan 250 meter;
 7. De belofte tijdens de inspraakavond in De Meeuw dat er geen wachttijd zal zijn bij de zuidelijke pontaanlanding, omdat er vier grote ponten gaan varen, zal bij een te laag aantal passagiers of tijdens daluren niet kunnen worden nagekomen, met wachten tot gevolg.
 8. De vooringenomen nieuwe locatie voor de aanlanding is een enorm druk en gevaarlijk kruispunt, waar het verkeer van drie kanten komt.
- d. Gepleit wordt voor het niet verplaatsen van de pont, maar het aanpassen van de plannen voor de fietsenstalling, zodat het IJpleinveer op de huidige locatie kan blijven bestaan.

Beantwoording

- a. De reden voor het bestemmingsplan is de groei van Amsterdam. Een belangrijk deel van die groei vindt plaats in Amsterdam Noord, daar komen veel nieuwe woningen. Voor alle veren wordt een toename van het aantal reizigers verwacht. Met name op het Buiksloterwegveer neemt de druk in de komende jaren toe. Omdat er voor het Buiksloterwegveer al sprake is van een optimale veerroute (en veren-inzet) moet er naar andere maatregelen gekeken worden om de reizigersgroei op te vangen. Eén van de andere maatregelen is het verbeteren van het IJpleinveer. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding wordt reistijdwinst geboekt en is het mogelijk de vaarfrequentie te verhogen. Het IJpleinveer wordt daarmee een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer. Er ontstaat een betere spreiding van reizigers op beide veerverbindingen. Niet de bouw van de ondergrondse fietsenstalling vormt dan ook aanleiding om de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te verplaatsen, maar de groei van Amsterdam (Noord) en de noodzaak om het Buiksloterwegveer te ontlasten.
- b. Zie het antwoord onder a.
- c.
 1. Bij de nieuwe zuidelijke aanlanding kan er geschuild worden in en onder het Naco huisje. Er zullen ookabri's geplaatst worden waarin geschuild kan worden. Doordat er met een hogere frequentie en met grotere veren wordt gevaren (12 oversteken in plaats van 8) hoeft er minder lang gewacht te worden.
 2. De vaartijd van het IJpleinveer wordt verkort van vijf minuten naar 2,5 minuten. De toegenomen afstand tussen de huidige aanlanding achter het Centraal Station en de nieuwe zuidelijke aanlanding is ongeveer 240 meter. 240 meter lopen duurt ongeveer 2,5 minuut, waardoor er voor forenzen die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.
 3. Op dit moment landt het IJpleinveer aan achter het Centraal Station. We verwachten een reizigersgroei voor de IJveren van ruim 60% tussen 2018 en 2030. Om die groei op te vangen zijn verbeteringen nodig in het verensysteem.

Door onder andere verbindingen van de veren te verbeteren, waaronder het IJpleinveer, wordt het mogelijk om reizigers beter te spreiden over de verschillende verbindingen. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer in combinatie met het verbeteren van de verbinding over het Noordhollandsch Kanaal wordt een deel van de gebruikers van het Buiksloterwegveer gestimuleerd om gebruik te maken van het IJpleinveer en wordt een deel van de gebruikers van het IJpleinveer gestimuleerd om gebruik te maken van het Buiksloterwegveer. Wij verwachten dan ook niet dat de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding een averechtse uitwerking zal hebben. Wij verwachten juist dat het IJpleinveer beter gebruikt zal worden.

4. Wanneer men het niet wenselijk vindt om bij slecht weer naar de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te lopen, dan kan men er voor kiezen de oversteek over het IJ via de Noord-Zuidlijn of het Buiksloterwegveer te maken. Voor mensen die slecht ter been zijn en geen afstand van 100 meter of 500 meter kunnen overbruggen biedt de Wet maatschappelijke ondersteuning vervoersoplossingen. Voor deze groep voetgangers zijn er oplossingen. Een afstand van 240 meter zijn wij niet als een onevenredige verzwaring. De totale reistijd via het IJpleinveer neemt door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding af. Voor een grote groep voetgangers zal er hierdoor juist sprake van een verbetering zijn.
5. De verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding maakt de toegang tot het verdere openbaar vervoer niet onmogelijk. Hoewel het IJpleinveer op een grotere afstand van de toegang tot het Centraal Station afmeert, meert ze nog steeds af in de nabijheid van het Centraal Station. De reistijd over het IJ neemt door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding niet toe.
6. Het centraal Station (de OV-reiszone) is 24-uur per dag geopend en middels een ov-chipkaart met reisproduct toegankelijk. De passages zijn inderdaad niet altijd toegankelijk. De IJpassage is tot 01.00 geopend, de Amstelpassage tot 20.00 uur. Afhankelijk van de bestemming kan er sprake zijn van een grotere toename in de loopafstand dan 240 meter. Wij vinden dit acceptabel, omdat dergelijke afstanden niet ongebruikelijk zijn bij het reizen met het openbaar vervoer. Daarnaast is er door de kortere oversteek en hogere frequentie van de veren geen toename van de totale reistijd te verwachten.
7. Er is tijdens de informatieavond op 7 maart in de Meeuw geen belofte gedaan dat er buiten de spits met 4 grote ponten gevaren zal worden. Er is wel gezegd dat er met grotere veren gevaren gaat worden. Vanwege de kortere oversteek zal de frequentie van de veren omhoog gaan van 8 naar 12 oversteken per uur. Wij verwachten een verbetering van de reistijd, ook tijdens de daluren.
8. Vanwege de ligging van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding nabij het kruispunt zijn de plannen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeelt. De commissie heeft positief geadviseerd over het plan.
- d. Wij vinden het niet verplaatsen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer niet wenselijk. Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen het IJ overgevoerd kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 335

Samenvatting

- a. De reden waarom de huidige locatie moet veranderen is dat er een grote fietsenstalling moet komen op de huidige locatie van de IJpleinpont. Het plan is vooral beredeneerd vanuit de optiek van de fietsers en niet vanuit de voetgangers.
- b. Bij het maken van de plannen heeft de gemeente te weinig rekening gehouden met de bewoners in Noord, die als voetganger gebruik maken van de pont om over te stappen op het openbaar vervoer of voetgangers die door een van de vier voetgangerstunnels onder het CS willen doorsteken naar de stad.
- c. In plaats daarvan wilt u de voetgangers dwingen richting oostzijde centrum te laten oversteken over een grote, onoverzichtelijke en onveilige gereguleerde 4 baans auto- en tramkruising, samen met andere voetgangers en toeristen en samen met het explosief toegenomen brommer, snorfiets en fietsverkeer en een spoortunnel doorpersen.
- d. De spoortunnel wordt niet breder in de toekomst, waardoor de kruising De Ruijterkade Oost op voorhand in de boeken opgenomen kan worden als zogenaamde black spot.
- e. Voor forenzen die elke dag naar CS moeten voor een aansluiting zal de reistijd met minimaal 5 – 10 minuten toenemen, afhankelijk van de weersomstandigheden en fysieke gesteldheid.

- f. Voor voetgangers met een beperking wordt het traject naar CS een ongewenste verzwaring en bij slecht weer een worsteling tegen de elementen.
- g. In tegenstelling tot de huidige situatie waar onder de grote kap van CS geschild kan worden, zal de nieuwe aanlanding grotendeels onoverdekt zijn.
- h. De gepresenteerde (aan)reistijden in de varianten 1 t/m 5 voor alternatieve pontaanlandingen zijn niet apart onderzocht voor voetgangers/ pontgebruikers.
- i. De in het onderzoek gepresenteerde verschil in aanreistijden zijn alleen de vaartijden op de IJpleinpont en ze representeren de verschillen tussen de vaartijden bij de verschillende varianten van de pontroute op het water naar bijbehorend aanlandpunt voor de pont 1 t/m 5. Niet is onderzocht hoe lang een voetganger er over doet om naar en van de pont te komen.
- j. Wanneer er wel op voetgangers was gelet dan was niet op 18 seconden verschil in vaartijd besloten voor de aanlanding op de De Ruyterkade-oost, maar was besloten voor ongeveer de plek van de huidige pontaanlanding.
- k. Als in noord bij het IJplein en bij het IJpleinveer was rondgekeken, had geconstateerd kunnen worden dat de dichtstbijzijnde GVB bus (bus 38) ook ongeveer 10-15 minuten lopen van de aanlanding een halte heeft. Daar komt nu 5-10-15 minuten looptijd aan de centrumkant bij naar CS.
- l. De aantallen voetgangers die van de IJpleinpont en pontomgeving gebruik maken en dat in de toekomst veilig willen blijven doen worden stelselmatig onderschat.
- m. Steeds wordt de categorie voetgangers ondergeschoven bij de categorie fietsers en categorie brommers/scooters/snorfietsen. Canta's worden helemaal niet genoemd, terwijl deze niet door de IJtunnel mogen. Elektrische fietsen worden niet benoemd, terwijl die in de toekomst een onderscheiden categorie gaat worden. Snorfietsers moeten voorlopig op het fietspad blijven. De drommen toeristen en voetgangers moeten zich in de shared spaces, maar ook de gereguleerde zones achter CS zien te verdedigen tegen toenemend gemotoriseerd geweld.
- n. Verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding is geen goed onderbouwd plan, want de westaanlanding van het Buiksloterwegveer, Distelwegveer en NDSM pont, wordt ook niet verplaatst naar het Havengebouw.
- o. Over de in 2018 gevolgde procedure om tot voorliggend concept bestemmingsplan te komen en waarin de gekozen pontlocatie als een voldongen en ruim voldoende onderzocht feit gepresenteerd wordt, zijn weinig goede woorden over.
- p. Geen enkele belangenorganisatie in Noord is gevraagd om te reageren op de toen voorliggende plannen en op de onderbouwing.
- q. Stadsdeelcommissie Noord is niet gevraagd om te reageren, of voor zover het dagelijks bestuur Noord wel kennis had van de plannen, hebben zij het belang van Noord onvoldoende meegewogen.
- r. De reactie van GVB is niet terug te vinden.
- s. Gevraagd wordt of cliëntenbelang alleen via de verkeerscommissie geregeerd heeft. Zij hebben alleen op de shared space gereageerd, maar kennelijk niet op de verplaatsing van 250 meter, die in de toen voorliggende plannen foutief is voorgesteld als 160 meter.
- t. De fietsersbond is wel gevraagd, maar vereniging Rover kennelijk niet.
- u. De inhoud en vorm van het voorstel voor verplaatsing is een grote verslechtering van de positie van het zwakst vertegenwoordigde belang in het verkeer: de voetganger. Daarom wordt een verplaatsing naar de locatie Waterplein Oost voorgesteld, d.w.z. variant 5 (genoemd in bijlage van het bestemmingsplan), vlak naast het toekomstige ondergrondse/onderwater fietsenstalling, maximaal 50 meter van de huidige aanlandplaats.
- v. Door de verplaatsing van maximaal 50 meter is er meer dan voldoende ruimte voor een veiliger shared space. Er is minstens zoveel ruimte als aan de westkant, juist door het ontbreken van een haakse verkeerskruising kan deze ruimte veiliger worden ingericht als shared space.
- w. Voorgesteld wordt creatieve oplossingen toe te passen op deze locatie.
- x. Voetgangers en fietsers komend van- en gaande naar het Waterplein oost willen een veiligere ruimte die rijkt vanaf de aanlandplek tot onder de overkapping van CS. Voetgangers en pontgebruikers vanuit Noord willen dit.

Beantwoording

- a. Het is onjuist dat de aanleg van de fietsenstalling de reden is voor het verleggen van de zuidelijke pontaanlanding. De reden voor verlegging is het optimaliseren van de veerverbinding, waarbij alle gebruikers van het veer er op vooruitgaan, ook de voetgangers. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (met ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van de huidige locatie naar de nieuwe locatie neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Waarbij wij opmerken dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft.
Door het recht doortrekken van het IJpleinveer wordt de oversteek korter, waardoor vaker een oversteek kan worden gemaakt (12 keer in plaats van 8) en wordt beter aangesloten op de fietsroute Oostertoegang – Geldersekade – Jodenbreestraat.
- b. De vaartijd van het IJpleinveer wordt verkort van vijf minuten naar 2,5 minuten. De toegenomen afstand tussen de huidige aanlanding achter het Centraal Station en de nieuwe zuidelijke aanlanding is ongeveer 240 meter. 240 meter lopen duurt ongeveer 2,5 minuut, waardoor er voor forenzen vanuit Noord die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.
- c. Vanwege de ligging van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding nabij het kruispunt zijn de plannen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeelt.
- d. De Centrale Verkeerscommissie heeft de plannen beoordeeld en akkoord bevonden. Zie ook het antwoord onder c. Er is geen reden om de kruising De Ruijterkade Oost op voorhand aan te merken als een black spot.
- e. De vaartijd van het IJpleinveer wordt verkort van vijf minuten naar 2,5 minuten. De toegenomen afstand tussen de huidige aanlanding achter het Centraal Station en de nieuwe zuidelijke aanlanding is ongeveer 240 meter. 240 meter lopen duurt ongeveer 2,5 minuut, waardoor er voor forenzen die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.
- f. Wanneer men het niet wenselijk vindt om bij slecht weer naar de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te lopen, dan kan men er voor kiezen de oversteek over het IJ via de Noord-Zuidlijn of het Buiksloterwegveer te maken. Voor mensen die slecht ter been zijn en geen afstand van 100 meter of 500 meter kunnen overbruggen biedt de Wet maatschappelijke ondersteuning vervoersoplossingen. Voor deze groep voetgangers zijn er oplossingen. Een afstand van 240 meter zijn wij niet als een verzwarende. De totale reistijd via het IJpleinveer neemt door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding af. Voor een grote groep voetgangers zal er hierdoor juist sprake van een verbetering zijn.
- g. Bij de nieuwe zuidelijke aanlanding kan er geschild worden in en onder het Naco huisje. Er zullen ook abri's geplaatst worden waarin geschild kan worden. Doordat er met een hogere frequentie en met grotere veren wordt gevaren (12 oversteken in plaats van 8) hoeft er minder lang gewacht te worden.
- h. Bij het beoordelen van de verschillende varianten is onderzocht wat de verschillende varianten voor zowel fietsers als voetgangers betekent.
- i. De afstand tot de noordelijke aanlanding van het IJpleinveer blijft ongewijzigd. In de memo vervoerskundige analyse varianten IJpleinveer (bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is de reistijd voor de gebruikers, zowel fietsers als voetgangers van het IJpleinveer naar verschillende bestemmingen onderzocht. Doordat zowel voetgangers als fietsers van de veerverbinding gebruikmaken is bij de beoordeling van de verschillende alternatieven inzichtelijk gemaakt welk alternatief voor zowel fietsers als voetgangers het beste scoort. Geconcludeerd wordt dat variant 1, de beoogde locatie van de zuidelijke aanlanding op de hoek Oostertoegang – De Ruijterkade zowel voor voetgangers als fietsers de beste variant is.
- j. Het onderzoek is zowel op fietsers als voetgangers gericht, zie ook het antwoord onder i. Het gemiddelde tijdsverschil, gemeten naar alle vijf de varianten, tussen variant 1 en variant 5 bedraagt

- 18 seconden. Wanneer er alleen naar voetgangers wordt gekeken dan is het verschil tussen variant 1 en 5 groter waarbij variant 1 voor voetgangers beter scoort, zie ook figuur 1 uit het onderzoek.
- k. De dichtstbijzijnde halte van lijn 38 nabij de noordelijke aanlanding van het IJpleinveer is de halte Valkenweg. De halte ligt op ongeveer 400 meter en 5 minuten lopen van het IJpleinveer. Door het verplaatsen van de zuidelijke aanlanding naar de hoek De Ruijterkade-Oostertoegang duurt de oversteek 2,5 minuut in plaats van 5 minuten. De afstand van 240 meter tussen de nieuwe zuidelijke aanlanding en de toegang van het Centraal Station ter hoogte van de huidige zuidelijke aanlanding is in ongeveer 2,5 minuut lopend te overbruggen.
 - l. De Centrale Verkeerscommissie heeft de plannen beoordeeld en akkoord bevonden. Zie ook het antwoord onder c. Er is geen reden om aan te nemen dat er een onveilige situatie ontstaat.
 - m. Er is geen sprake van het onderschuiven van de categorie voetgangers ten opzichte van de categorie fietsers. Fietsers en voetgangers zijn gelijkwaardig meegenomen in de planvorming. De Centrale Verkeerscommissie heeft de plannen en ontwerpen zowel op de gevolgen voor voetgangers als fietsers beoordeeld.
Canta's en elektrische fietsen maken onderdeel uit van de categorie fietsers, omdat deze gebruik moeten maken van dezelfde infrastructuur.
 - n. Het Buiksloterwegveer en het Distelwegveer zijn reeds geoptimaliseerd. De NDSM veerverbinding wordt nog verbeterd. Er is geen sprake van dat de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer geen goed onderbouwd plan is. Er wordt een pakket aan maatregelen getroffen, waar de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding deel van uitmaakt. De nu voorgestelde maatregelen vormen geen uitputtende lijst. Mocht er aanleiding voor zijn, dan kan het mogelijk zijn om nieuwe maatregelen te treffen.
 - o. Het ontwerp bestemmingsplan zoals dat nu voorligt is volgens de binnen de gemeente Amsterdam gebruikelijke werkwijze tot stand gekomen.
 - p. De besluitvorming over de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding heeft in 2017 plaatsgevonden in het kader van het programma Sprong over het IJ. Zowel het stadsdeel Noord, de inwoners van stadsdeel Noord als belangroepen zijn in de gelegenheid gesteld om op de plannen te reageren. Het voorliggend bestemmingsplan ziet dan ook niet zozeer op de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding, maar op het planologisch mogelijk maken van de pontaanlanding op de voorkeurslocatie. Door de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan wordt iedereen in de gelegenheid gesteld te reageren.
 - q. Het stadsdeel Noord is in 2017 betrokken bij de plannen tot verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding. Het plangebied van het bestemmingsplan ligt in stadsdeel Centrum, waardoor stadsdeel Noord niet om advies is gevraagd in het kader van het artikel 3.1.1.-Bro overleg.
 - r. Het Gemeentelijk Vervoersbedrijf heeft niet gereageerd op het concept ontwerp bestemmingsplan.
 - s. De Centrale verkeerscommissie heeft geadviseerd over de plannen voor de zuidelijke pontaanlanding. Cliëntenbelang heeft zitting in de CVC en heeft zodoende geadviseerd op het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke pontaanlanding. Daarnaast is er overleg tussen de ontwerper, Cliëntenbelang, de stadsergonoom, Oogvereniging NL en Noord Toegankelijk over de uiteindelijke uitvoering van het ontwerp van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding.
 - t. De fietsersbond is gevraagd te reageren op het concept ontwerp bestemmingsplan. Rover is niet gevraagd te reageren.
 - u. Er is geen sprake is van een grote verslechtering van de positie van de voetganger. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (met ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de huidige locatie naar nieuwe locatie van de zuidelijke aanlanding neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Hierbij de opmerking dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft, waardoor de verbetering in reistijd voor die groep groter is.

Daarnaast is de nieuwe aanlanding beoordeeld door de Centrale verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam. De CVC kan instemmen met het ontwerp voor de zuidelijke pontaanlanding.

- v. Wij vinden een aanlanding bij Waterplein Oost niet wenselijk. Een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost heeft verschillende verkeerskundige nadelen, te weten de vele kruisende bewegingen op een beperkte ruimte in combinatie met het doorgaande oost-west verkeer (het fietspad langs de kade), een langere reistijd voor de veerponten, een toename van de gemiddelde reistijd en het vervallen van het concurrentievoordeel ten opzichte van het Buiksloterwegveer. Ook zet een nieuwe aanlanding op Waterplein Oost de ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit van het Waterplein onder druk en is het Naco huisje niet goed inpasbaar. Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen overgezet kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.
- w. Zie het antwoord onder v.
- x. Zie het antwoord onder u.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 336

Samenvatting

- a. De reden waarom de huidige locatie moet veranderen is dat er een grote fietsenstalling moet komen op de huidige locatie van de IJ-plein pont.
- b. Gevraagd wordt waarom een perfect werkende directe verbinding tussen Noord en het Centraal Station die met een directe verbinding om overige vervoersmogelijkheden te verplaatsen ten gunste van een slecht alternatief.
- c. Het is een slecht alternatief om de IJ-plein pont 250 meter verder van het Centraal Station te verplaatsen, om de volgende redenen:
 - 1. In tegenstelling tot de huidige situatie waar onder de grote kap van CS geschuild kan worden, zal de nieuwe aanlanding grotendeels onoverdekt zijn, waardoor in weer en wind gewacht moet worden;
 - 2. Voor forenzen die elke dag naar CS moeten voor een aansluiting zal de reistijd met minimaal 10 minuten toenemen, terwijl de tijdswinst over de reistijd met het verleggen van de pont in seconden wordt uitgedrukt;
 - 3. De verplaatsing heeft een averechtse uitwerking, omdat de IJ-plein pont minder aantrekkelijk wordt met als gevolg dat het verkeer voor het Buiksloterwegveer zal kiezen, wat een extra belasting op het Buiksloterwegveer geeft;
 - 4. Voor voetgangers en vooral ouderen, mensen met kinderwagen of jonge kinderen en mensen met een fysieke beperking wordt het nieuwe traject naar het Centraal Station een ongewenste verzwarende door het aanzienlijk vergroten van de afstand en bij slecht weer en in de winter een moeilijk te nemen drempel;
 - 5. Veel voetgangers uit Noord (omgeving IJplein) zijn grotendeels aangewezen op de IJpleinpont voor toegang tot en verder reizen in het centrum en de stad. In de omgeving IJplein is zeer beperkt busverkeer en niet rechtstreeks naar het Centraal Station. De komst van de metro heeft hierin geen verbetering gebracht (twee stations in Noord en op grote afstand, station Sixhaven is wegbezuinigd);
 - 6. Het Centraal Station is na 23.00 uur niet meer overal toegankelijk, met als gevolg dat de loopafstand na 23.00 veel groter is dan 250 meter;

7. De belofte tijdens de inspraakavond in De Meeuw dat er geen wachttijd zal zijn bij de zuidelijke pontaanlanding, omdat er vier grote ponten gaan varen, zal bij een te laag aantal passagiers of tijdens daluren niet kunnen worden nagekomen, met wachten tot gevolg.
 8. De vooringenomen nieuwe locatie voor de aanlanding is een enorm druk en gevaarlijk kruispunt, waar het verkeer van drie kanten komt.
- d. Gepleit wordt voor het niet verplaatsen van de pont, maar het aanpassen van de plannen voor de fietsenstalling, zodat het IJpleinveer op de huidige locatie kan blijven bestaan.
 - e. De woning van indiener betreft een invalidewoning, die wordt bewoond met moeder, zus die beide invalide zijn. Indiener zelf heeft een canta voor woon-werk verkeer, waar invalide zus niet in kan. Met mooi weer gaat indiener samen met invalide zus met het IJpleinveer het IJ over richting pannenkoekenboot. Door de verplaatsing van het IJpleinveer is zo'n belangrijk uitje niet meer mogelijk.

Beantwoording

- a. Het is onjuist dat de aanleg van de fietsenstalling de reden is voor het verleggen van de zuidelijke pontaanlanding. De reden voor verlegging is het optimaliseren van de veerverbinding, waarbij alle gebruikers van het veer erop vooruitgaan, ook de voetgangers. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (met ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van de huidige locatie naar de nieuwe locatie neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Waarbij wij opmerken dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft. Door het recht doortrekken van het IJpleinveer wordt de oversteek korter, waardoor vaker een oversteek kan worden gemaakt (12 keer in plaats van 8) en wordt beter aangesloten op de fietsroute Oostertoegang – Geldersekafe – Jodenbreestraat.
- b. Zie het antwoord onder a.
- c.
 1. Bij de nieuwe zuidelijke aanlanding kan er geschuild worden in en onder het Naco huisje. Er zullen ookabri's geplaatst worden waarin geschuild kan worden. Doordat er met een hogere frequentie wordt gevaren en met grotere veren wordt gevaren (12 oversteken in plaats van 8) hoeft er minder lang gewacht te worden.
 2. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Voor forenzen naar het Centraal station neemt de loopafstand toe met ongeveer 240 meter, ofwel ongeveer 2,5 minuut lopen. De reistijdwinst door de kortere vaartijd en hogere frequentie is hiermee ongeveer een minuut groter, waardoor er voor forenzen die naar CS moeten geen toename in reistijd zal zijn.
 3. Op dit moment landt het IJpleinveer aan achter het Centraal Station naast het Buiksloterwegveer. Door de verwachte groei van het aantal reizigers van- en naar Noord, waaronder een verwachte groei van het fietsverkeer met ongeveer 64% is verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer nodig. De verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer is ook nodig, omdat er met de huidige veerverbindingen een grote overlap is tussen bestemmingen (ongeveer 17% van de reizigers van het Buiksloterwegveer zou ook gebruik kunnen maken van het IJpleinveer). Door andere verbindingen van de veren, waaronder het IJpleinveer, wordt het mogelijk om reizigers te verleiden om van de andere veerverbindingen gebruik te laten maken. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer in combinatie met het verbeteren van de verbinding over het Noord-Hollands Kanaal wordt een deel van de gebruikers van het Buiksloterwegveer verleid om gebruik te maken van het IJpleinveer en wordt een deel van de gebruikers van het IJpleinveer verleid om gebruik te maken van het Buiksloterwegveer. Wij verwachten dan ook niet dat de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding een averechtse uitwerking zal hebben. Wij verwachten juist dat het IJpleinveer beter gebruikt zal worden.

4. Wanneer men het niet wenselijk vindt om bij slecht weer naar de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer te lopen, dan kan men er voor kiezen de oversteek over het IJ via de Noord-Zuidlijn of het Buiksloterwegveer te maken. Voor mensen die slecht ter been zijn en geen afstand van 100 meter of 500 meter kunnen overbruggen biedt de Wet maatschappelijke ondersteuning vervoersoplossingen. Voor deze groep voetgangers zijn er oplossingen. Een afstand van 240 meter zijn wij niet als een verzwarende. De totale reistijd via het IJpleinveer neemt door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding af. Voor een grote groep voetgangers zal er hierdoor juist sprake van een verbetering zijn.
 5. De verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding maakt de toegang tot het verdere openbaar vervoer niet onmogelijk. Hoewel het IJpleinveer op een grotere afstand van de toegang tot het Centraal Station afmeert, meert ze nog steeds af in de nabijheid van het Centraal Station. De reistijd over het IJ neemt door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding af, waardoor de totale reistijd met het openbaarvervoer niet noemenswaardig zal toenemen.
 6. Het centraal Station (de OV-reiszone) is 24-uur per dag geopend en toegankelijk middels een ov-chipkaart met reisproduct. De passages zijn inderdaad niet altijd toegankelijk. De IJpassage is tot 01.00 geopend, de Amstelpassage tot 20.00 uur. Afhankelijk van de bestemming kan er sprake zijn van een grotere toename in de loopafstand dan 240. Dat de loopafstand gedurende de periode in de avond en nacht dat de passage door het station zijn afgesloten groter kan zijn is in de huidige situatie ook het geval. Wij vinden dit acceptabel, doordat er door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding geen toename van de totale reistijd is en omdat er met een hogere frequentie gevaren kan worden.
 7. Er is tijdens de informatieavond op 7 maart in de Meeuw geen belofte gedaan dat er buiten de spits met 4 grote ponten gevaren zal worden. Er is wel gezegd dat er met grotere veren gevaren gaat worden. Vanwege de kortere oversteek zal de frequentie van de veren omhoog gaan van 8 naar 12 oversteken per uur. Wij verwachten een verbetering van de reistijd, ook tijdens de daluren.
 8. Vanwege de ligging van de nieuwe zuidelijke pontaanlanding nabij het kruispunt zijn de plannen voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, een gemeentelijke commissie die plannen op het aspect verkeersveiligheid beoordeeld.
- d. Wij vinden het niet verplaatsen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer niet wenselijk. Op de hoek De Ruijterkade- Oostertoegang is het mogelijk een oversteek te maken met de kortst mogelijke reistijd en is het mogelijk om met meer veerponten een hogere frequentie te bereiken, waardoor er meer mensen het IJ overgevoerd kunnen worden. Daarnaast sluit de nu voorgestelde locatie beter aan op het fietsnetwerk, zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid van het veer voor voetgangers.
- e. De pannenkoekenboot ligt naast de noordelijke aanlanding van de NDSM pont (Ms. Van Riemsdijkweg 33). Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding wordt de afstand tussen de zuidelijke aanlanding en de NDSM pont ongeveer 200 meter groter. Er zijn verschillende mogelijkheden om op deze locatie te komen. De locatie is bereikbaar met Stadsbus 35, maar in dat geval moet er ook nog een stuk gelopen worden. Voor mensen die slecht ter been zijn biedt de gemeente vanuit de Wmo vervoersondersteuning. Geadviseerd wordt van de mogelijkheden die de Wmo biedt gebruik te maken, zodat het uitje nog steeds gemaakt kan blijven worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 337

Samenvatting

Indiener verklaart achter de kritiekpunten (uit zienswijze 11 – 294) te staan en voorstander te zijn van variant 5 (pontaanlanding Waterplein Oost).

Beantwoording

Zie de beantwoording van zienswijze 11 – 294.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 338

Samenvatting

Indiener tekent protest aan tegen het verplaatsen van de IJ-pleinpont, want snapt niet wat de toegevoegde waarde is, aangezien de mensen een groot stuk moeten lopen naar het Centraal Station.

Beantwoording

De reden voor verlegging van het IJpleinveer is het optimaliseren van de veerverbinding, waarbij alle gebruikers van het veer erop vooruitgaan, ook de voetgangers. De gemiddelde reistijd naar het Centraal Station voor voetgangers wordt korter, hoewel de feitelijke afstand tussen de zuidelijke pontaanlanding en Centraal Station groter wordt (met ongeveer 240 meter). Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van de huidige locatie naar de nieuwe locatie neemt de vaartijd 2,5 minuten af en kan de frequentie worden verhoogd waardoor de gemiddelde wachttijd met ruim een minuut afneemt. De totale gemiddelde reistijdwinst tijdens de spits bedraagt ruim 3,5 minuten. Waarbij wij opmerken dat een groot deel van de reizigers dat gebruik maakt van het IJpleinveer een bestemming elders in de stad heeft. Door het recht doortrekken van het IJpleinveer wordt de oversteek korter, waardoor vaker een oversteek kan worden gemaakt (12 keer in plaats van 8) en wordt beter aangesloten op de fietsroute Oostertoegang – Geldersekade – Jodenbreestraat.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 339

Samenvatting

Indiener wil niet dat de IJpleinpont wordt verplaatst, want indiener gebruikt de pont elke dag en is niet zo goed ter been.

Beantwoording

Voor mensen die niet goed ter been zijn biedt de gemeente vanuit de Wmo vervoerondersteuning. De verplaatsing betreft ongeveer 200 meter (240 meter van de nieuwe zuidelijke aanlanding tot de toegang tot het Centraal Station). Dergelijke loopafstanden zijn gebruikelijk wanneer van het openbaar vervoer gebruik gemaakt wordt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 340

Samenvatting

- a. Een paar jaar geleden is de IJpleinpont verplaatst van de westzijde naar de oostzijde. Dit zou een tijdelijke situatie zijn, zodat er naar een oplossing kon worden gezocht voor de drukte op de tolhuispont. De oplossing die nu gepresenteerd wordt is een verslechtering van de dienstverlening, want er wordt te weinig rekening gehouden met de voetgangers.
- b. De gemeente gaat er van uit dat 250 meter lopen eenvoudig is, maar dit is een te grote afstand, omdat indiener aan de westkant van het Centraal Station moet zijn. Voor mensen die niet goed ter been zijn is het een onneembare barrière.
- c. Verzocht wordt de plannen te heroverwegen en tot een betere oplossing te komen, zodat ook de voetgangers, mensen die in de omgeving van het IJplein wonen en gebruik maken van de pont ook voor het Centraal Station komen en hun weg kunnen vervolgen.

Beantwoording

- a. De verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding naar de hoek De Ruijterkade-Oostertoegang wordt gedaan om een volwaardig alternatief te creëren voor het Buiksloterwegveer, zodat er een betere spreiding van de reizigers op beide veerverbindingen ontstaat. Hiermee wordt de drukte op het Buiksloterwegveer teruggebracht.

Bij het voornemen tot verplaatsing is niet voorbij gegaan aan wat de verplaatsing voor voetgangers betekent. Zie bijvoorbeeld de eerder (juli 2017) vastgestelde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, waar in hoofdstuk 2 Onderzoek, paragraaf 2.2 Aanpak van het onderzoek, onder stappenplan benoemd is dat bij het maken van de verschillende ontwerpen voor de verschillende maatregelen uiteenlopende varianten zijn bestudeerd in relatie tot een goede ruimtelijke inpassing en een vlotte en veilige afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer. Dit is ook af te leiden uit bijlage 1 'Variantenstudie' die is opgenomen als bijlage van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Onderzocht is wat de beste locatie van de zuidelijke pontaanlanding is, waarbij zowel voetgangers als fietsers zijn betrokken.

Uit eigen onderzoek van de gemeente Amsterdam uit 2016 ('Optimaliseren IJpleinveer') dat mede gebaseerd is op het BRO onderzoek 'Onderzoek naar een betere aanlanding van het IJpleinveer', blijkt dat de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding zowel voor fietsers als voetgangers een vooruitgang is, omdat de reistijd afneemt (de vaartijd neemt af van 5 minuten naar 2,5 minuten en de vaarfrequentie kan omhoog). Wij hebben dit onderzoek toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een lichte achteruitgang, doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen en de loopafstand daardoor met 240 meter wordt vergroot. Doordat er voor de voetgangers gemiddeld genomen geen verslechtering van de totale reistijd is, zijn wij niet van mening dat er te weinig rekening is gehouden met voetgangers.

- b. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding schuift de aanlanding ongeveer 200 meter op in oostelijke richting. De loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station wordt 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut extra looptijd bedraagt.

Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een lichte achteruitgang doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen.

Er zijn alternatieven waarvan gebruik gemaakt kan worden, zoals het Buiksloterwegveer, de Noord-Zuidlijn en de fiets, wanneer men de loopafstand te groot vindt worden.

- c. Voetgangers en mensen in de omgeving van het IJpleinveer kunnen nog steeds van het IJpleinveer gebruik blijven maken en bij het Centraal Station komen. Vanaf de nieuwe pontaanlanding is er een directe route naar het Centraal Station. Doordat de oversteek korter wordt neemt de reistijd af. Ook kan hierdoor de frequentie van de veerverbinding omhoog, waardoor het Centraal Station voor mensen in de omgeving van het IJplein juist beter bereikbaar wordt.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting is aangevuld met het onderzoek 'Optimaliseren IJpleinveer' uit november 2016.

Zienswijze 341

Samenvatting

- a. Een paar jaar geleden is de IJpleinpont verplaatst van de westzijde naar de oostzijde. Dit zou een tijdelijke situatie zijn, zodat er naar een oplossing kon worden gezocht voor de drukte op de tolhuispont. De doelstelling is gehaald, doordat op de huidige plek aangekomen wordt.
- b. De oplossing die nu gepresenteerd wordt is een verslechtering van de dienstverlening, want er wordt te weinig rekening gehouden met de voetgangers, want voor personen die slecht ter been zijn is 240 meter een hele afstand.

- c. Diegenen die naar het CS gaan zullen lopend over de sluizen gaan en dan het Buiksloterwegveer nemen. Er wordt weer meer druk gelegd op het Buiksloterwegveer.
- d. Verzocht wordt om de plannen te heroverwegen en tot een betere oplossing voor voetgangers te komen die in de omgeving van het IJplein wonen en gebruik maken van het IJpleinveer, waarbij de mooiste optie een verbinding dicht bij CS is. Verzocht wordt in ieder geval de huidige aanlegplaats in stand te houden, omdat grote veren hier nu ook al kunnen aanleggen.

Beantwoording

- a. De verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding naar de hoek De Ruijterkade-Oostertoegang wordt gedaan om een volwaardig alternatief te creëren voor het Buiksloterwegveer, zodat er een betere spreiding van de reizigers op beide veerverbindingen ontstaat. Hiermee wordt de drukte op het Buiksloterwegveer terug gebracht.
 Bij het voornemen tot verplaatsing is niet voorbij gegaan aan wat de verplaatsing voor voetgangers betekend. Zie bijvoorbeeld de eerder (juli 2017) vastgestelde Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ, waar in hoofdstuk 2 Onderzoek, paragraaf 2.2 Aanpak van het onderzoek, onder stappenplan benoemd is dat bij het maken van de verschillende ontwerpen voor de verschillende maatregelen uiteenlopende varianten zijn bestudeerd in relatie tot een goede ruimtelijke inpassing en een vlotte en veilige afwikkeling van het fiets- en voetgangersverkeer. Dit is ook af te leiden uit bijlage 1 'Variantenstudie' die is opgenomen als bijlage van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Onderzocht is wat de beste locatie van de zuidelijke pontaanlanding is, waarbij zowel voetgangers als fietsers zijn betrokken.
 Uit eigen onderzoek van de gemeente Amsterdam uit 2016 ('Optimaliseren IJpleinveer') dat mede gebaseerd is op het BRO onderzoek 'Onderzoek naar een betere aanlanding van het IJpleinveer', blijkt dat de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding zowel voor fietsers als voetgangers een vooruitgang is, omdat de reistijd afneemt (de vaartijd neemt af van 5 minuten naar 2,5 minuten en de vaarfrequentie kan omhoog).
 Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een lichte achteruitgang doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen en de loopafstand daardoor met 240 meter wordt vergroot. Doordat er voor voetgangers gemiddeld genomen geen verslechtering van de totale reistijd is, zijn wij niet van mening dat er te weinig rekening is gehouden met voetgangers.
- b. Door de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding schuift de aanlanding ongeveer 200 meter op in oostelijke richting. De loopafstand van de pont naar de IJzijde toegang van het Centraal Station wordt 240 meter, wat ongeveer 2,5 minuut extra looptijd bedraagt.
 Voor mensen die slecht ter been zijn en een dergelijke afstand niet kunnen lopen, wordt door de gemeente Amsterdam vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) een voorziening vergoed. Voor de mensen die minder goed ter been zijn maar nog niet zodanig slecht ter been zijn dat ze onder de Wmo vallen is er inderdaad sprake van een lichte achteruitgang doordat de pont in de nieuwe situatie verder van het Centraal Station komt te liggen.
 Er zijn alternatieven waarvan gebruik gemaakt kan worden, zoals het Buiksloterwegveer, de Noord-Zuidlijn en de fiets, wanneer men de loopafstand te groot vindt worden.
- c. Dit sluit aan op de gedachte achter de optimalisatie van de veren. Men kiest een veerverbinding die het beste bij de reis past.
- d. Wij zien geen reden tot heroverweging van de plannen. Het nu voorliggende plan is zowel voor voetgangers als fietsers een goede oplossing. Zie ook het antwoord onder a.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 342

Samenvatting

De indiener van de zienswijze is slecht ter been en gaat nu met de auto naar het IJplein. Met moeite kan indiener vanaf de zuidelijke aanlegsteiger de afstand tot het station overbruggen. Het verhuizen van de aanlegplaats geeft weer een extra mobiliteitsbeperking, waardoor indiener is aangewezen op een dure taxi

of, tijdrovend en duur voor de gemeente, aanvullend openbaar vervoer. Indiener verzoekt dringend de plek van de zuidelijke aanlanding te laten waar ze nu is.

Beantwoording

De aanvullende openbaar voorzieningen die de gemeente vanuit de Wmo aanbiedt zijn juist bedoeld voor mensen die slecht ter been zijn. Naast aanvullend openbaar vervoer worden voorzieningen als rollators en scootmobiels aangeboden, waarbij er nog steeds gebruik van de pont gemaakt kan worden. Er is bij de gemeente informatie beschikbaar over de verschillende mogelijkheden die het reizen voor indiener makkelijker kunnen maken. De Wmo Helpdesk is bereikbaar op het telefoonnummer 0800 0643, van maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 en 18.00 uur.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 343

Samenvatting

De loopafstand naar het Centraal Station wordt 250 meter extra. Indiener is 91 jaar en loopt met een rollator en maakt bezwaar omdat het een te grote afstand wordt om de reis te vervolgen met bus/tram/metro.

Beantwoording

De gemeente biedt vanuit de Wmo verschillende voorzieningen voor mensen die slecht ter been zijn, zoals rollators, scootmobiels en aanvullend openbaar vervoer. Wij willen indiener verzoeken bij de gemeente informatie op te vragen naar de verschillende mogelijkheden, waardoor het reizen voor haar wordt vergemakkelijkt. Er is bij de gemeente informatie beschikbaar over de verschillende mogelijkheden die het reizen voor indiener makkelijker kunnen maken. De Wmo Helpdesk is bereikbaar op het telefoonnummer 0800 0643, van maandag tot en met vrijdag tussen 08.00 en 18.00 uur

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 344

Samenvatting

- a. Het ontwerp bestemmingsplan strekt tot het mogelijk maken van verlegging van de pontverbinding in oostelijk richting, naar de noord-kop van de drukke voet-, fiets-, snor- & brommer-routes tussen de Prins Hendrikkade en de De Ruijterkade. Het voet-, fiets-, snor- & brommer-verkeer op de route tussen de PH-kade en de R-kade is nu al te druk voor de inrichting & capaciteit van de weg met ook nog eens jaarlijks een forse autonome groei; daar komt het voet-, fiets-, snor- & brommer-verkeer naar & van de pont door de verlegging nu ook nog eens bij.
- b. Op de gemeente-site zegt B&W dat de nieuwe verbinding en de snelle stedelijke ontwikkeling van Noord zullen leiden tot nog meer verkeer via deze pont dan nu al, vooral fietsverkeer. Daar nog eens bovenop denkt B&W op de CS-pont ruimte vrij te maken voor 4.000 voetgangers per dag door 2.000 snorders en brommers per dag te verleggen naar de twee ponten ten oosten en ten westen van de CS-pont.
- c. De fietsroute tussen de PH-kade en de R-kade behoort tot het Plusnet Fiets maar voldoet zelfs al bij de huidige drukte niet aan de kwaliteits-vereisten van het plusnet. Dit maakt te meer dat de weg-inrichting tussen de PH-kade en de R-kade met forse ingrepen moet worden aangepast op het verkeer.
- d. In het ontwerp bestemmingsplan ligt de zuidelijke plangrens ter hoogte van de noordzijde van de spoorviaduct, terwijl de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 2.1 niet waarmaakt dat voor de nu te meer noodzakelijke forse ingrepen in de weginrichting ten zuiden van de plangrens geen aanpassing van het vigerende bestemmingsplan nodig zou zijn.

- e. Het onderliggende verkeersonderzoek maakt niet waar dat de al nu vastlopende fiets- en voet-routes tussen de PH-kade en de R-kade bij verlegging van de pontverbinding ongewijzigd kunnen blijven.
- f. De oplossing is het verleggen van de zuidelijke plangrens naar de PH-kade zodat het nieuwe bestemmingsplan het planologisch kader biedt waarbinnen de weginrichting op de gehele route tussen de PH-kade en de R-kade naar behoren kan worden afgestemd op het aanstaande verkeer van en via het Oosterdokseiland en op de kwaliteitsvereisten van het Plusnet Fiets, alsmede als sluitpost kan worden afgestemd op het ov-verkeer respectievelijk op het autoverkeer, indien & voor zo ver handhaving van dat verkeer qua inrichting en capaciteit van de weg al mogelijk zou blijken te zijn.

Beantwoording

- a. De plannen voor de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding bestaan naast het verplaatsen van de pontaanlanding uit het aanpassen van de kruispunten op de hoek De Ruijterkade-Oostertoegang, het kruipunt onder het viaduct ter hoogte van de ODE-brug en het vervangen van de fietsbrug in de Oost-West verbinding. De voorgestelde aanpassingen zijn beoordeeld door de CVC, een onafhankelijke gemeentelijke verkeerscommissie die plannen en maatregelen toetst inzake wijzigingen aan de infrastructuur. De voorgestelde maatregelen van de CVC worden betrokken in de uitwerking.
- b. Zie het antwoord onder a.
- c. De CVC heeft de plannen voor de zuidelijke pontaanlanding beoordeeld en aandachtspunten aangedragen en maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen worden bij de uitvoering betrokken. De CVC heeft beoordeeld dat de huidige fietsbrug in de oost-west verbinding qua capaciteit momenteel onvoldoende breed is. Geadviseerd is om de brug toekomstbestendig te maken en aan de westzijde te verbreden naar 5 meter. Om de voorgestelde aanpassingen aan de fietsbrug mogelijk te maken is in het bestemmingplan een bredere brug ingetekend.
- d. De aanpassingen aan het kruispunt ten zuiden van de Oostertoegang zijn mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord, waardoor het niet noodzakelijk is het bestemmingsplan op dit punt te wijzigen, dan wel dit kruispunt onderdeel te laten zijn van het plangebied.
Ter verduidelijking zijn de aanpassing van het kruispunt ten zuiden van de Oostertoegang, ter plaatse van het kruispunt hoek Oostertoegang-De Ruijterkade en de verbreding van de fietsbrug over de Oostertoegang in toelichting van het bestemmingsplan benoemd. Het bestemmingsplan is op dit punt aangevuld.
- e. Om te beoordelen wat de effecten van de verlegging van de zuidelijke pontaanlanding op de nabijgelegen kruispunten zijn, is door middel van simulaties onderzocht of de kruispunten goed regelbaar zijn binnen de huidige Amsterdamse richtlijnen, of de Michiel de Ruytertunnel vrij blijft van wachtend autoverkeer en of voetgangers en fietsers een zogenaamde dubbele stop hebben (een dubbele stop is dat een reeds wachtende fietser niet in de groenfase kan weggrijpen en nogmaals moet stoppen).
Geconcludeerd is dat alle kruispunten als goed regelbaar kunnen worden beschouwd.
De resultaten van de simulaties maken onderdeel uit van bijlage 2 van het bestemmingsplan.
- f. Er heeft afstemming over de toekomstige verkeerssituatie plaats gevonden. Hier zijn verschillende maatregelen naar voren gekomen. Voor de maatregelen die niet binnen het vigerende bestemmingsplan passen vindt aanpassing van het bestemmingsplan plaats. Het gaat hierbij om het vervangen van de fietsbrug, het aanleggen van de shared space en het bouwen van de zuidelijke pontaanlanding. Doordat het aanpassen van het kruispunt ten zuiden van de Oostertoegang binnen het vigerende bestemmingsplan mogelijk is, is dit gebied buiten het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding gelaten.

Conclusie

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de benodigde aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur buiten het plangebied van het bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding.