

Nota van Wijzigingen

Bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding

Versie 06 augustus 2019

1 Ambtelijke wijzigingen

1.1 Wijzigingen in de planregels

- a. Toevoegen artikel 5.3 lid e

Aan artikel 5.3 Specifieke gebruiksregels wordt een lid e toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

e. ligplaatsen voor riviercruiseschepen als genoemd in lid d mogen alleen worden gebruikt door riviercruiseschepen met een maximale lengte van 110 meter.

1.2 Wijzigingen in de toelichting

- a. In paragraaf 2.3.2 onder het kopje 'Prognose gebruik IJpleinveer in 2030' wordt de zin:

De prognose voor het gebruik van het IJpleinveer (juni- sept 2018) naar het gebruik van het IJpleinveer in 2030 gaat uit van een groei in het aantal reizigers van 80.000 in 2018 naar 130.000 reizigers in 2030. Verwacht wordt dat in 2030 32.500 personen gebruik zullen maken van het IJpleinveer (19% van het aantal reizigers).

gewijzigd in:

De prognose voor het gebruik van het IJpleinveer (juni- sept 2018) naar het gebruik van het IJpleinveer in 2030 gaat uit van een groei van het totale aantal reizigers. Verwacht wordt dat in 2030 circa 34.000 personen gebruik zullen maken van het IJpleinveer. Dit betreft het scenario met Javabrug. Deze vervoerswaarden zijn gebaseerd op een groeiscenario waarbij een vaste IJ-oeververbinding ter hoogte van de kop Java is ingevoerd in het rekenmodel.

In het geval van een scenario zonder vaste IJ-oeververbinding wordt van een groei naar circa 43.000 reizigers in 2030 uitgegaan.

De uitdaging waar de gemeente voor staat is hoe dit groeiend aantal reizigers te accommoderen. Zodoende is er voor gekozen het IJpleinveer te verplaatsen en de dienstregeling te intensiveren.

- b. Paragraaf 3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 wordt in zijn geheel vervangen en komt als volgt te luiden:

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. In deze omgevingsvisie (als opvolger dan de Structuurvisie Noord-Holland 2040) wordt de ambitie

geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

- 1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:*
 - a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;*
 - b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;*
 - c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.*
- 2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:*
 - a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;*
 - b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen*
 - c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden.*
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.*
- 3. Noord-Holland is als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.*

Het project levert een bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave door het ontwikkelen van een veerverbinding die het verkeersnetwerk verder versterkt.

- c. Paragraaf 3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland wordt geheel vervangen en komt als volgt te luiden:

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 1 mei 2018 is een gewijzigde versie van de (inmiddels) Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in werking getreden. Op 14 januari 2019 is de PRV het laatst gewijzigd. In de PRV hebben Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

De drie hoofdbelangen staan ook met inwerkingtreding van de Omgevingsvisie NH 2050 nog steeds vast: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De provincie blijft inspelen op de ruimtelijke vraagstukken door waar nodig mee te veranderen en door bestaande kwaliteiten te helpen ontwikkelen. De kracht van Noord-Holland ligt in de diverse internationaal concurrerende regio's, het contact met het water en veel afwisselende, bijzondere landschappen. De diversiteit in flora en fauna wordt gekoesterd, het landelijk gebied

wordt open en bereikbaar gehouden en er wordt voorzichtig omgegaan met bouwen buiten de bestaande kernen.

Ook stelt de PRV voorwaarden aan bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken in of nabij gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland.

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan de regels zoals opgenomen in de PRV. Het bestemmingsplan draagt bij aan het nastreven van de doelstellingen ten behoeve waarvan de regels zijn opgesteld: duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Bovendien is het plangebied niet gelegen in of in de nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland of andere te beschermen zones.

- d. Er wordt een paragraaf 3.3.5 'Update nota veren' toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

Om de ontwikkeling van de veren vorm te geven heeft de gemeenteraad van Amsterdam in 2015 de Nota Veren 2018 vastgesteld. Het was noodzakelijk deze nota te actualiseren. De Nota Update Nota Veren voorziet hierin. De update is een vooruitblik naar 2030, waarbij rekening wordt gehouden met een groeiend aantal reizigers en een verduurzamingsopgave om tot schoner vervoer te komen.

Voor bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding zijn met name de paragraaf 2.2 'Verbeteronderzoeken veerverbindingen' en paragraaf 7.4 'Verbetering IJpleinveer' uit de Nota Update Nota Veren relevant.

In de paragraaf 'Verbeteronderzoeken veerverbindingen' is over de verbetering van het IJpleinveer is het volgende opgenomen:

In het kader van programma Sprong over het IJ (zie ook paragraaf 3.1) wordt het IJpleinveer verbeterd. Een verplaatsing van de zuidelijke aanlanding naar één van de beoogde nieuwe locaties levert reistijdwinst op. Onderzoek (intern onderzoek gemeente Amsterdam, nov 2016) wijst uit dat de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding voor alle groepen reizigers (voetgangers en (snor-)fietsers) positief uitpakt. Dit komt doordat de reistijd afneemt (vaartijd neemt af van 5 minuten naar 2,5 minuten) en de vaarfrequentie omhoog kan. Op het moment van schrijven zijn nog twee nieuwe zuidelijke aanlandlocaties in beeld, de De Ruyterkade Oost en Waterplein Oost. Lopend onderzoek moet uitwijzen wat de definitieve locatie wordt.

In paragraaf 7.4 'Verbetering IJpleinveer' staat het volgende:

Zoals eerder in deze nota aangegeven, wordt het IJpleinveer in het kader van Sprong over het IJ verbeterd. Deze verbetering bestaat uit:

- Het verplaatsen van de zuidelijke aanlanding naar de De Ruyterkade Oost of Waterplein Oost. Die verplaatsing moet in 2021 gereed zijn.

- Meer en grotere veren. Hiervoor verwijzen we naar de vlootstrategie (hoofdstuk 5). Om de veerlijn aantrekkelijker te maken, gaan we met meer en grotere schepen (type 60) varen op een kortere afstand, waardoor de frequentie omhoog kan. Van belang is dat deze gelijk wordt aan de frequentie van BSW om een aantrekkelijk alternatief te zijn: 15 x per uur in de spits.
- Aanpassen pontfuik noordelijke aanlanding bij het IJplein. Er is al een tweede pontfuik aanwezig op het IJplein. Deze is om technische redenen buiten gebruik gesteld. Om een intensivering van ponten op dit traject mogelijk te maken, moet deze pontfuik worden hersteld.
- Een brug over het Noordhollandsch Kanaal. Om de verlegging IJpleinveer goed te laten functioneren, is een snelle en comfortabele verbinding tussen Buiksloterweg en IJplein gewenst. Ook dient de brug als ontsluiting van de beoogde nieuwe metrohalte Sixhaven.
- Versterken fietsroute van zuidelijke aanlanding tot aan de Nieuwmarkt. De te versterken plekken in de fietsroute bestaan uit de Oostertoegang, aanlanding ODE brug, kruising Prins Hendrikkade. Hiervoor wordt een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Ook de fietsverbinding aan de noordkant wordt verbeterd.

De twee centrale IJ-veerverbindingen moeten na de optimalisatie meer als één geheel gaan functioneren. De verbindingen vormen samen de ruggengraat van het verensysteem. Beide veerverbindingen moeten een aantrekkelijke optie zijn voor reizigers, zodat beide verbindingen ook een vergelijkbaar aantal reizigers zullen verwerken. Daarom is het van belang dat de verbindingen over land tussen de aanlandingen (zowel aan de zuidkant als noordkant van het IJ) goed functioneren.

De huidige situatie is als volgt (zie ook onderstaande eerste kaart): een relatief lange vaarroute van het IJpleinveer en een lange fietsverbinding tussen de noordelijke aanlandingen van het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer. Om de sluis over het Noordhollandsch Kanaal te kunnen gebruiken, moeten fietsers afstappen. Anders moeten fietsers een flink stuk omfietsen.

De tweede kaart geeft de toekomstige situatie weer. Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding is de vaarafstand van het IJpleinveer flink verkort. Ook is de fietsroute aan de noordkant is nu korter, door de aanleg van de brug over het Noordhollandsch Kanaal.

Op dit moment wordt een plan verder uitgewerkt, dat in 2018 zal worden afgerond. Voorbereidende werkzaamheden starten in de tweede helft van 2018, waarna de uitvoering in 2019 start en de belangrijkste onderdelen in 2021 gereed zijn. De planning is nog in ontwikkeling en kan daarom nog wijzigen.

De volledige Nota 'Update Nota Veren' is als bijlage 9 bij de toelichting opgenomen.

- e. Er wordt een paragraaf 3.3.6 'Erfgoed voor de stad' toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

3.3.6 Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei.

Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.

- f. Aan paragraaf 4.2 'Stedenbouwkundige aspecten' wordt na afbeelding 4:1 de volgende tekst toegevoegd:

Er is niet gekozen om de pontaanlanding dichtbij Centraal Station te realiseren. De keuze is gemaakt om een verbetering aan te brengen in het verensysteem en de fietsroutes beter op elkaar aan te laten sluiten.

Stedenbouwkundige kwaliteit IJzijde Centraal Station

Er komt een aanvaarbescherming en fietsenstalling in het water aan de IJzijde met daarop een groot plein. Het nieuwe plein aan het water (project IJboulevard) – het dak van de stalling- zal bij uitstek de verblijfsplek worden waar de stad Amsterdam daadwerkelijk weer aan het IJ ligt. Op de entrees van de stalling na staat hier de voetganger centraal: ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit gaan hier hand in hand: de ruimte van IJ is duidelijk voelbaar, het zicht over het IJ, met name in oostelijke richting Muziekgebouw en verder, is ongehinderd. Bij parallelle plaatsing van de ponten bij Waterplein Oost zullen bovenstaande uitgangspunten en kwaliteiten ernstig onder druk komen te staan.

Tevens is het zo dat het NACO huisje niet goed inpasbaar is op Waterplein Oost –en als het al zou kunnen het zicht nog verder zou belemmeren- terwijl het wél goed past bij het pontplein voor de IJpleinveren op De Ruijterkade Oost.

Verkeerskundige afwegingen

Ook is de variant dichtbij Centraal Station bestudeerd (zie memo vervoerkundige analyse varianten IJpleinveer, variant 5 Waterplein Oost).

De belangrijkste reden om niet te kiezen voor variant 5 Waterplein Oost, is dat de kans groot is dat fietsers doorfietsen naar het Buiksloterwegveer, waardoor het concurrentievoordeel IJpleinveer t.o.v. het Buiksloterwegveer komt te vervallen. Hierdoor wordt het Buiksloterwegveer niet of nauwelijks ontlast. Ook heeft de locatie een langere reistijd voor de veerponten en fietsverkeer moet invoegen op een druk bereden twee richtingen fietspad. Daarnaast komt tegenover Waterplein Oost een perron en keerlus voor tram 26 (als Calamiteitenroute). Het wordt daardoor erg druk met verkeer als het perron in gebruik is (veel overstekende voetgangers). Fietsers van de pont en uit de fietsenstalling kunnen elkaar in de weg zitten.

De IJboulevard is een wandelpromenade en moet geen verkeersplein worden voor fietsers en voetgangers die de pont nemen.

Verkeerskundige voordelen voor een plek dichtbij Centraal Station zijn de kortere loopafstand naar de ingang van Centraal Station, ongeveer 50 meter.

Rond jaar 2023 is er een directe toegang tot de nieuwe fietsenstalling IJboulevard. Vanwege een grotere afstand tot kruispunt Oostertoegang, komen fietsers wat gespreider aan bij het kruispunt De Ruijterkade / Oostertoegang.

Het doorgaande fietspad langs de IJzijde kruist op die plek geen "gedeelde ruimte". Het fietspad loopt er rechtdoor langs (wel is het een druk fietspad tijdens spijstijden, wat oversteken lastig maakt).

- g. Onder doornummering van de overige bijlagen is de Nota Update Nota Veren als bijlage 9 bij de toelichting toegevoegd.
- h. Onder doornummering van de overige bijlagen is een geanonimeerde Nota zienswijze als bijlage 10 bij de toelichting gevoegd.
- i. Onder doornummering van de overige bijlagen is een geanonimiseerde Nota wijzigingen als bijlage 11 bij de toelichting gevoegd.

1.3 Wijzigingen op de verbeelding

Niet van toepassing

2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

2.1 Wijzigingen in de planregels

- a. Aan artikel 5 Water, lid 5.1 wordt een sub h toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

h. ligplaatsen voor riviercruiseschepen

- b. Aan artikel 5 Water, lid 5.3 wordt een sub d toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

d. ligplaatsen voor riviercruiseschepen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – 2'

2.2 Wijzigingen in de toelichting

- a. Aan hoofdstuk 4, wordt paragraaf 4.5 'Optimaliseren IJpleinveer' toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

4.5 Optimaliseren IJpleinveer

De veren achter het centraal station zijn druk, met name het Buiksloterwegveer. Met de verdere ontwikkeling van Amsterdam Noord is de verwachting dat deze drukte de komende jaren verder toeneemt. In Sprong over 't IJ is daarom onderzocht op welke manier beide kanten van het IJ beter verbonden kunnen worden, zodat een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer ontstaat, waardoor een betere spreiding ontstaat en het Buiksloterwegveer ontlast wordt.

Optimaliseren IJpleinveer

Het IJpleinveer steekt in de huidige situatie het IJ schuin over en draait aan de CS-kant een kwartslag. Dit kost vrij veel tijd waardoor de oversteek 5 min bedraagt en het veer in de spits 8 keer per uur vaart. Er lijken twee opties interessant voor het optimaliseren van het IJpleinveer:

- Het IJpleinveer een kwartslag draaien op de huidige locatie. Hierdoor wordt de vaartijd verkort naar 3 minuten (zonder in- en ontschepen) en kan de frequentie worden verhoogd naar 10 keer per uur in de spits;
- Het IJpleinveer verplaatsen naar de De Ruyterkade Oost. Hierdoor wordt de vaartijd verkort naar 2:35 min (zonder in- en ontschepen) en kan de frequentie worden verhoogd naar 12 keer per uur in de spits.

In Sprong over 't IJ wordt voor een goede uitwisseling van beide veren aan de Noordkant daarnaast geadviseerd een directe en aantrekkelijke route van het pontplein naar het IJplein aan te leggen in de vorm van een brug over het Noord-Hollandsch Kanaal.

Op basis van bestaande onderzoeken is er een nadere analyse gemaakt van beide varianten. Hierin zijn beide varianten voor drie doelgroepen bekeken: voetgangers met bestemming Centraal Station, voetgangers met een andere bestemming en (brom)fietzers, en is

onderscheid gemaakt tussen de spits en de periode buiten de spits (de restdag). Voor elk van de doelgroepen is gekeken hoe de reistijd verandert, waarbij onderscheid is gemaakt naar de gemiddelde wachttijd, de vaartijd en de extra loop/fietstijd.

Reistijdwinst op het IJpleinveer

Voor voetgangers die meestal CS of het gebied direct achter CS als bestemming (of herkomst) hebben, is het verbeteren van de huidige locatie gunstiger. Voor fietsers is de De Ruyterkade Oost de meest gunstige optie: de reistijdwinst is hier fors hoger dan het verbeteren van de huidige locatie. Dit komt doordat dit alternatief beter aansluit op het fietsnetwerk aan de zuidelijke IJ-oever. Overigens is er in alle alternatieven voor alle modaliteiten een vooruitgang ten opzichte van de huidige situatie, er is geen groep die er op achteruit gaat.

Wanneer een weging gemaakt wordt van de reistijdwinst en de aantallen per modaliteit (fietser/ voetganger) dan blijkt dat de totale winst voor de De Ruyterkade Oost groter is dan voor het verbeteren van de huidige locatie. Dit is te verklaren doordat er meer fietsers dan voetgangers van het IJpleinveer gebruik maken. In totaal ligt de reistijdwinst op de De Ruyterkade Oost ongeveer 25% hoger dan voor het verbeteren van de huidige locatie.

Verbeteren en draaien huidige locatie (optie 4)	voetgangers CS	voetgangers CS	Voetgangers overig	Voetgangers overig	(brom)fietzers	(brom)fietzers
	Spits	Restdag	Spits	Restdag	Spits	Restdag
aantal reizigers	383	468	1301	1590	1989	2431
winst frequentie	0,75	1,5	0,75	1,5	0,75	1,5
winst vaartijd	2	2	2	2	2	2
extra tijd afstand	0	0	0	0	0	0
Totaal per doelgroep	1.052	1.636	3.576	5.563	5.470	8.509
Totaal						25.806

De Ruyterkade Oost (optie 3)	voetgangers CS	voetgangers CS	Voetgangers overig	Voetgangers overig	(brom)fietzers	(brom)fietzers
	Spits	Restdag	Spits	Restdag	Spits	Restdag
aantal reizigers	383	468	1301	1590	1989	2431
winst frequentie	1,25	2,5	1,25	2,5	1,25	2,5
winst vaartijd	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
extra tijd afstand	-3	-3	-2,7	-2,7	1,5	1,5
Totaal per doelgroep	287	935	1.366	3.656	10.442	15.802
Totaal						32.487

Effecten Buiksloterwegveer

Als naar het gebruik van het Buiksloterwegveer wordt gekeken, dan blijkt dat daar meer fietsers dan voetgangers gebruik van maken (verhouding 60/40). Een variant van het IJpleinveer die een goed alternatief is voor fietsers, zal meer reizigers weg kunnen trekken

bij het Buiksloterwegveer. Omdat de De Ruyterkade Oost in potentie meer extra reizigers trekt dan het verbeteren op de huidige locatie, levert de De Ruyterkade Oost naar verwachting dan ook de grootste bijdrage aan het verminderen van de druk op de Buiksloterwegveer, ook omdat fietsers meer plaats innemen dan voetgangers.

Effect Sprong

Kijkend naar de groeiscenario's zoals in Sprong over het IJ zijn gehanteerd, zal de verhouding tussen de varianten niet worden beïnvloed. De effecten zullen naar verwachting (voor beide varianten) een factor 1,6 (lage groeiscenario) a 2,0 (hoge groeiscenario) groter zijn dan in de huidige situatie.

Conclusie

Op basis van bovenstaande analyse is de conclusie getrokken dat de De Ruyterkade Oost als gevolg van kortere vaartijd en een hogere frequentie meer reistijdwinst oplevert dan het draaien en verbeteren op de huidige locatie. Ook trekt de De Ruyterkade Oost in potentie meer reizigers van het Buiksloterwegveer. Hierdoor zal naar verwachting meer onderscheid ontstaan tussen het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer, waar voetgangers meer gebruik maken van het Buiksloterwegveer en fietsers meer gebruik maken van het IJpleinveer.

- b. Aan hoofdstuk 4, wordt onder doornummering van de overige paragrafen een paragraaf 4.6 'Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam' toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

Prorail voert in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de planstudie uit voor Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam (verder: PHS). In het kader van PHS worden 4 stalen bruggen ter plaatse van de Oostertoegang vervangen. Op verzoek van de gemeente Amsterdam wordt waarschijnlijk een 5^e brug vervangen. Het definitieve besluit hierover moet nog worden genomen.

Het voorstel is om de kade ter hoogte van de De Ruijterkade te gebruiken voor de tijdelijke opslag van brugdelen en het positioneren van een ponton. ProRail onderzoekt ook nog andere locaties.

De werkzaamheden in het kader van PHS vinden vanaf 2023 plaats. De nieuwe zuidelijke pontaanlanding is dan gerealiseerd. Om te kunnen bouwen en brugdelen te kunnen afvoeren wordt er over de hele breedte van de Oostertoegang een platform gemaakt. Brugdelen worden vanaf het platform in de Oostertoegang afgevoerd naar de De Ruijterkade en vanaf de De Ruijterkade verder per schip vervoerd. In het tracébesluit, dat nog in de schetsfase verkeerd, wordt een logistieke route opgenomen, waar de locatie van het IJpleinveer onderdeel van uitmaakt.

Vanwege de verschillende belangen (bouw zuidelijke pontaanlanding, verleggen steiger riviercruise en kadeherstel, vindt hierover afstemming plaats tussen Port of Amsterdam, Prorail en de gemeente Amsterdam, zodat bij verdere uitwerking en realisatie van het rekening gehouden zal worden met het PHS project.

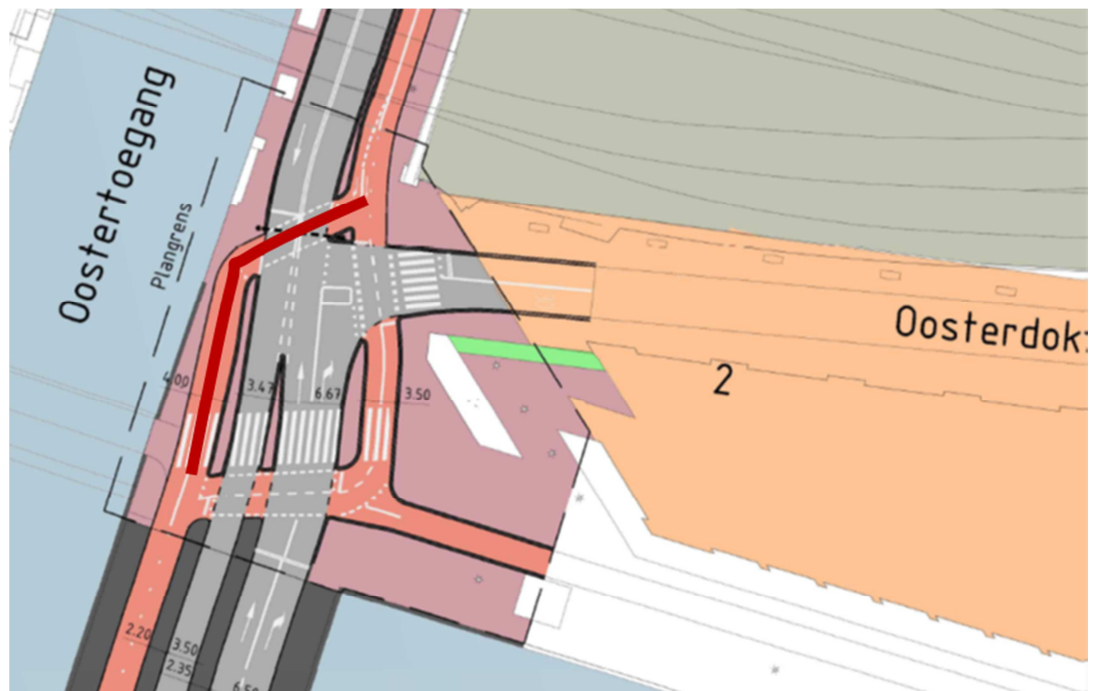
- c. Aan hoofdstuk 4, wordt paragraaf 4.7 'Aanpassing kruispunt ter hoogte van de ODE-brug' ingevoegd, dat als volgt komt te luiden:

4.5 Aanpassing kruispunt ter hoogte van de ODE-brug

De wijzigingen aan het kruispunt bij de ODE-brug passen binnen het vigerende bestemmingplan Oosterdokseiland Zuid, waardoor er geen noodzaak bestond het bestemmingsplan hiervoor aan te passen.

De aanpassingen aan het kruispunt ter hoogte van de ODE-brug en Oosterdoksstraat maken wel onderdeel uit van maatregel 1 van Sprong over het IJ en het uitvoeringsbesluit voor een nieuw zuidelijk pontplein, waar de gemeenteraad op 23 januari 2019 een besluit over heeft genomen.

Er wordt binnen dit besluit een extra fietsoversteek gemaakt tussen de Oosterdoksstraat en Oosterdokskade (hieronder is het voorlopig ontwerp weergegeven, de extra fietsoversteek staat in rood aangegeven).



Voorlopig ontwerp extra fietsoversteek (in rood) Oosterdoksstraat en Oosterdokskade

Daarnaast wordt er nog een integraal plan opgesteld om verschillende fietsroutes te verbeteren, waaronder de hele route tussen Mr. Vissersplein – Nieuwmarkt – IJ. Voor de verbetering van deze route geldt wel dat de mogelijkheden om deze te verbeteren afhankelijk is van de uitvoering van 'autoluw'.

- d. Aan hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit, Paragraaf 8.2 wordt de volgende tekst toegevoegd:

De beoogde toename van het gebruik van het IJpleinveer zal naar verwachting wel leiden tot meer verkeer van en naar de aanlandingen, waaronder mogelijk ook scooters en bromfietsen en daarmee tot (enig) effect voor wat betreft 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 in de bestaande situatie niet uit te sluiten.

Ten aanzien van de effecten op de luchtkwaliteit is met toepassing van de 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. Uit deze berekening 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, waardoor de toename van het gemotoriseerd verkeer niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden.

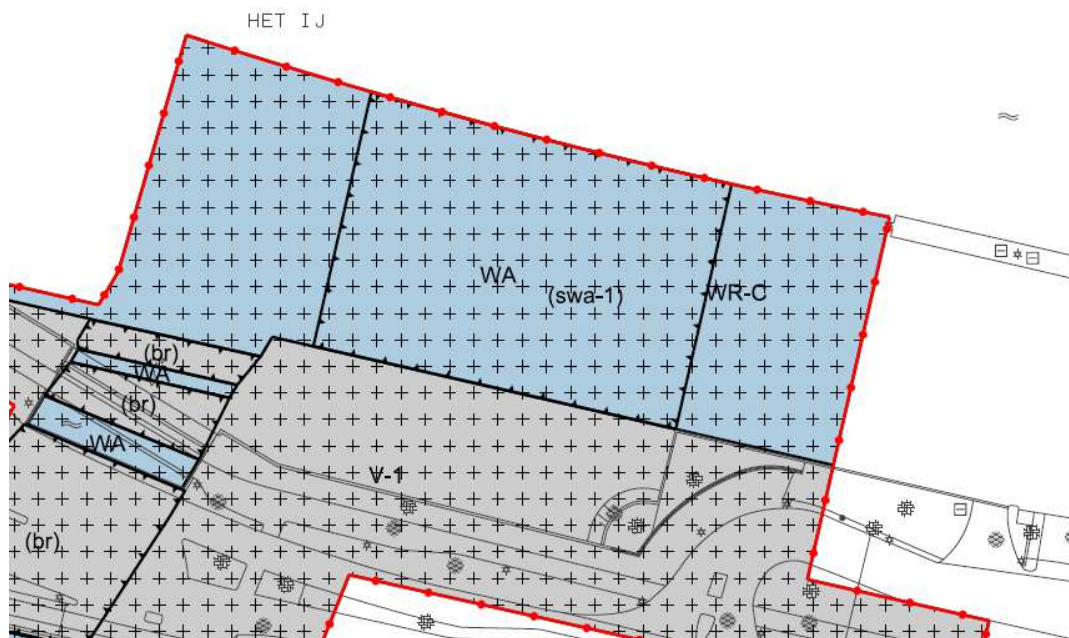
**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1300
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,99
PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

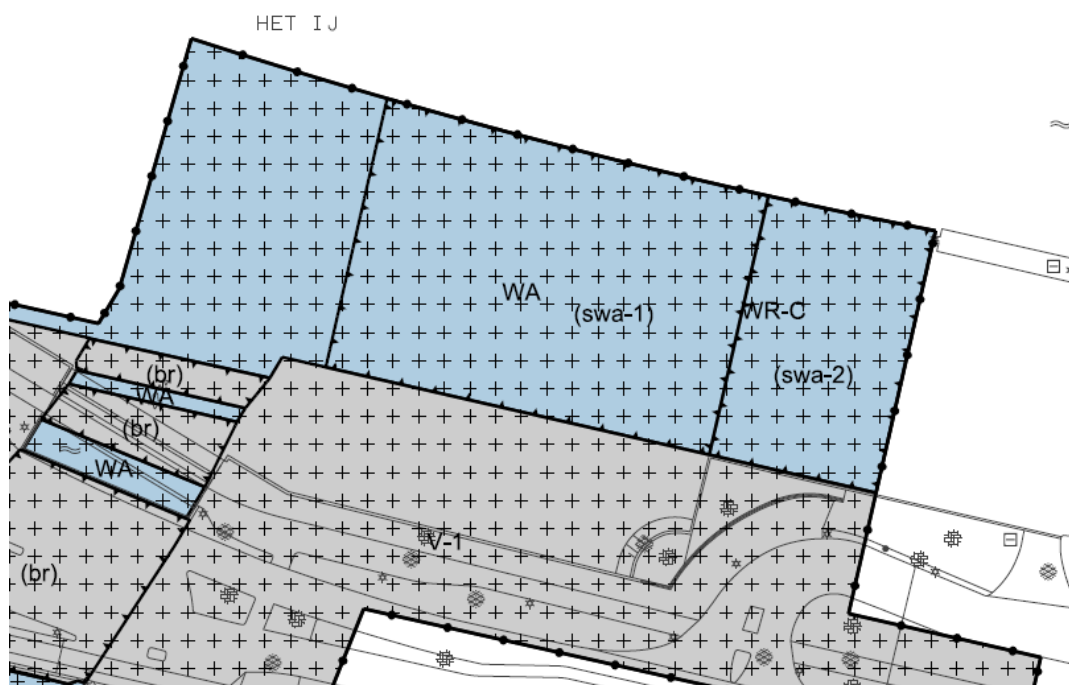
NIBM-berekening bijdrage gemotoriseerd verkeer aan luchtkwaliteit

2.3 Wijzigingen op de verbeelding

- a. Tussen de aanduiding (swa-1) en de oostelijke plangrens wordt de aanduiding (swa-2) 'specifieke vorm van water – 2' opgenomen, conform volgend voorstel:



Uitsnede ontwerp bestemmingsplan



Uitsnede vast te stellen bestemmingsplan