



Bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.A1802BPGST-VG01

Datum print 13 Juni 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Geldend planologisch kader	9
2.3	Beschrijving van het plangebied	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
3.4	Sprong over 't IJ	21
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	23
4.1	Ruimtelijk- functionele aspecten	23
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	25
4.3	Shared Space	27
4.4	Riviercruises	27
4.5	Optimaliseren IJpleinveer	29
4.6	Programma Hoogfrequent Spoor	31
4.7	Aanpassing kruispunt ter hoogte van de ODE-brug	31
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)	33
5.1	Beoordeling verplaatsing zuidelijke pontaanlanding	33
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	35
6.1	Verkeerskundige onderbouwing	35
6.2	Parkeren	36
Hoofdstuk 7	Geluid	37
7.1	Algemeen	37
7.2	Conclusie	38
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	39
8.1	Beleid en regelgeving	39
8.2	Resultaten onderzoeken	40
8.3	Conclusie	40
Hoofdstuk 9	Bodem	41
9.1	Beleid en regelgeving	41
9.2	Resultaten onderzoeken	41
9.3	Conclusie	41
Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	43

10.1	Algemeen	43
10.2	Beleid en regelgeving	43
10.3	Resultaten onderzoeken	44
10.4	Conclusie	48
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	49
11.1	Algemeen	49
11.2	Beleid en regelgeving	49
11.3	Specifiek plan/project	49
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	51
12.1	Algemeen	51
12.2	Beleid en regelgeving	52
12.3	Resultaten onderzoeken	53
12.4	Conclusie	56
Hoofdstuk 13	Milieuhinder bedrijvigheid	57
13.1	Algemeen	57
13.2	Resultaten onderzoeken	57
13.3	Conclusie	57
Hoofdstuk 14	Natuur en Landschap	59
14.1	Algemeen	59
14.2	Onderzoek	59
14.3	Conclusie	61
Hoofdstuk 15	Water	63
15.1	Algemeen	63
15.2	Beleid en regelgeving	63
15.3	Watertoets	66
15.4	Nautisch beheer/veiligheid	68
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	71
16.1	Algemeen	71
16.2	Artikelsgewijze toelichting	71
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	75
17.1	Kostenverhaal	75
17.2	Planschade	75
17.3	Conclusie	77
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	79
18.2	Maatschappelijk overleg	81
18.3	Participatie	81

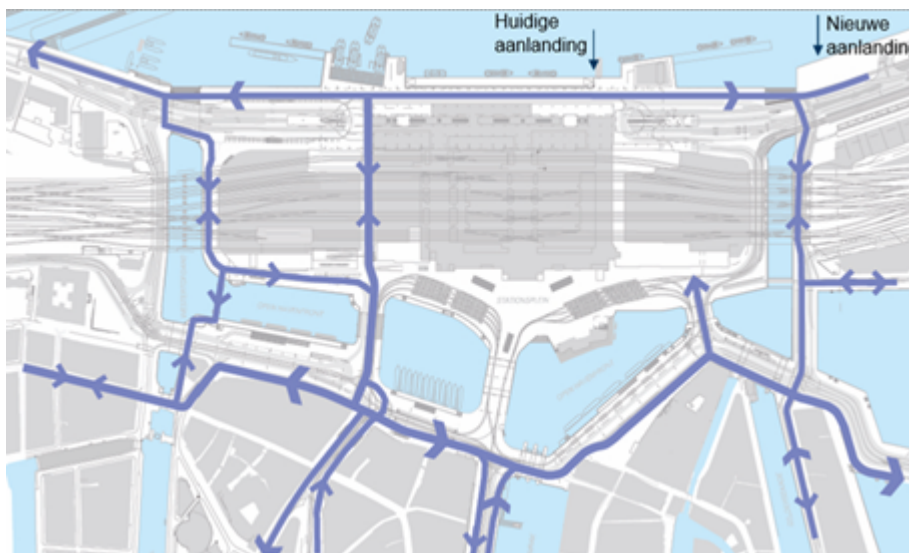
Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door ruimtelijke ontwikkelingen aan weerszijden van het IJ en Stadsdeel Noord in het bijzonder, groeit het aantal reizigers over het IJ. Het aantal personen dat een oversteek over het IJ wil maken zal naar verwachting sterk groeien. Om de groei voor de komende tijd te faciliteren is besloten de capaciteit van de veerverbindingen tussen Stadsdeel Noord en Stadsdeel Centrum te vergroten.

Voor het IJpleinveer is – in het kader van Sprong over het IJ – het besluit genomen om de aanlanding aan centrumzijde in oostelijke richting te verplaatsen. De nieuwe locatie van de pontaanlanding ligt straks nabij de oostelijke onderdoorgang, in het verlengde van de Oostertoegang (De Ruijterkade Oost), zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 1.1: bestaande en toekomstige locatie van het IJpleinveer.

Door de aanlanding in oostelijke richting te verplaatsen wordt de oversteek korter en wordt beter aangesloten op de fietsroute via de Oostertoegang naar de Gelderse Kade en Nieuwmarkt. Verder is besloten de dienstregeling van de veerponten te intensiveren van 7 naar 5 minuten en in te zetten op schoner materieel.

De voorgenomen verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding past echter niet in het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Om de verplaatsing mogelijk te maken is een nieuw planologisch- juridisch kader nodig.

Met het bestemmingsplan 'Zuidelijke pontaanlanding' zal hierin worden voorzien.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Centrum. Bij besluit van de gemeenteraad van 29 mei 2018 is het plangebied van het bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding aangewezen als stedelijk gebied.

Door de aanwijzing als stedelijk gebied gebeurt de voorbereiding van het bestemmingsplan door het centrale stadsbestuur in plaats van stadsdeel Centrum.

Bij brief van 28 juni 2018 is het programma Sprong over het IJ, waaronder maatregel 1, aangemeld voor de 19^e tranche van de Crisis- en herstelwet om het programma Sprong over het IJ toe te voegen aan bijlage II. De 19^e tranche van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet is nog niet in werking getreden

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding bestaat uit regels en een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

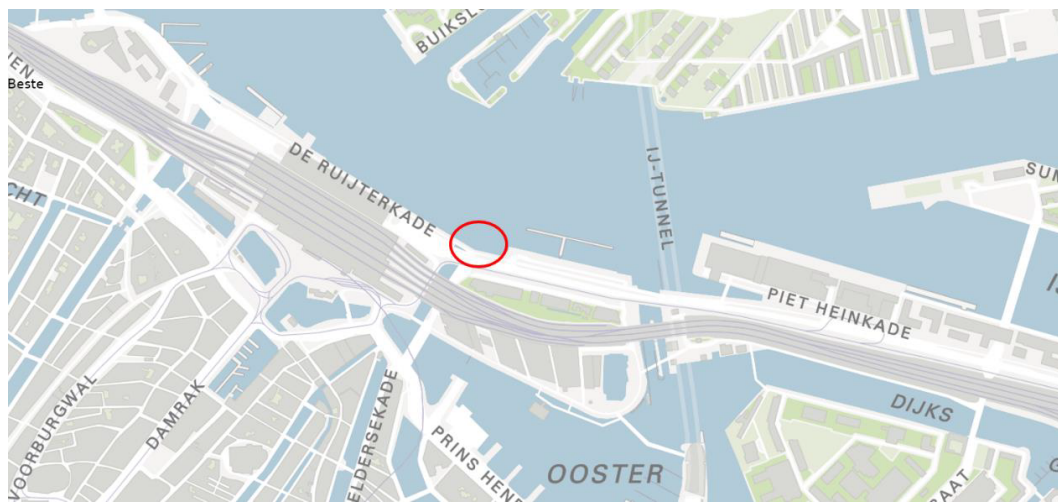
De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere een beschrijving van het plangebied als ook een beschrijving van de bestaande functies gegeven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (waaronder het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding ligt deels in het IJ, langs de De Ruijterkade ten oosten van het Centraal Station en ter hoogte van de Oostertoegang, zie ook onderstaande afbeelding.



Afbeelding 2.1: globale ligging van het plangebied.

Het plangebied wordt aan de noord-, oost-, en westzijde begrensd door het water van het IJ en in het zuiden door de De Ruijterkade. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

2.2 Geldend planologisch kader

Ter plaatse van het plangebied gelden twee bestemmingsplannen, te weten bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord, vastgesteld op 11 juni 2014 en het bestemmingsplan Stationseiland, vastgesteld op 7 januari 2015.

Het plangebied heeft deels de bestemming Verkeer - 1, deels de bestemming Water en in het geheel de dubbelbestemming Waarde-Cultuurhistorie.

2.3 Beschrijving van het plangebied

2.3.1 Bestaande situatie ter plaatse van het plangebied

In de bestaande situatie ligt de pontaanlanding van het IJpleinveer achter het Centraal Station ter plaatse van de rode cirkel in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 2.2: bestaande situatie

De nieuwe locatie van het IJpleinveer bestaat voor een groot deel uit open water, een kade, een doorgaand fietspad en een verkeersweg zie, afbeelding 2.2 (het nog te realiseren verblijfsgebied is groen omkaderd). Op de kade staan momenteel veel fietsenrekken.



Afbeelding 2.3: huidige inrichting van het plangebied (bron: Waardenburg)

In de bestaande situatie is de ruimte tussen het doorgaande fietspad langs het IJ en de rijbaan voor de auto 's beperkt, waardoor de afslaan de fiets de recht doorgaande fiets blokkeert. Dit maakt het noodzakelijk om extra ruimte te creëren in het IJ.

2.3.2 Veren over het IJ

Op dit moment worden de volgende veerdiensten op het IJ uitgevoerd:

- Buiksloterwegveer
- IJpleinveer

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

- NDSM-veer
- Distelwegveer
- Houthavenveer
- Oostveer
- Nachtelijk Westveer

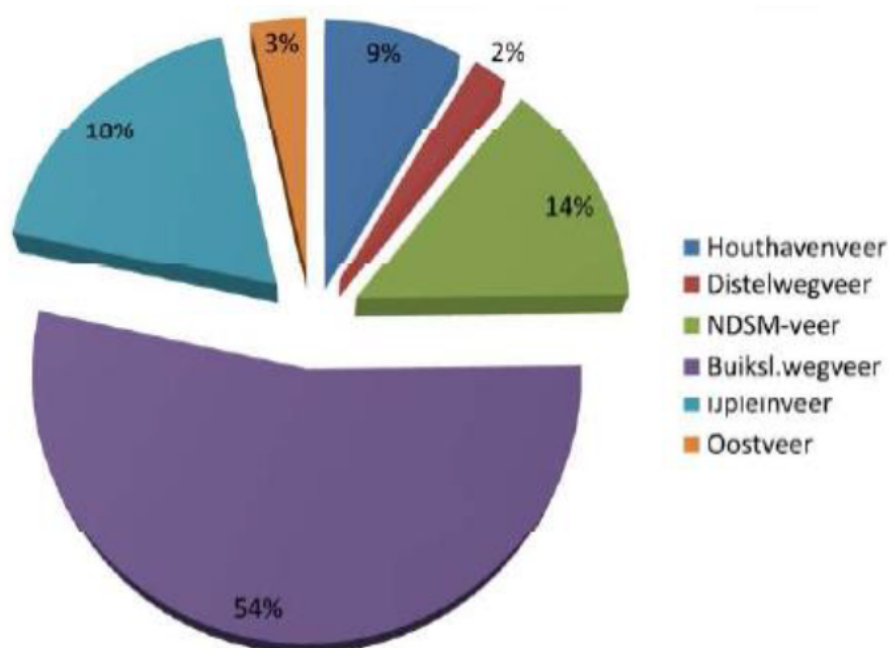


Afbeelding 2.3: veren over 't IJ

Op het IJpleinveer wordt in de spits met twee schepen (een IJ-veer50 en een IJ-veer30) gevaren.

Gebruik veerverbindingen

In 2014 zette de Amsterdamse IJveren ruim 45.000 mensen over het IJ. Het gebruik van de veerverbindingen wisselt sterk. Het drukste veer, het Buiksloterwegveer, vervoerde meer dan de helft van het totaal, namelijk 25.000 personen per etmaal. Het rustigste veer, het Distelwegveer, vervoerde 1.000 personen per etmaal. Onderstaande figuur geeft het gebruik van de zes verbindingen procentueel weer (per dag in 2014).



Figuur 2.1: procentuele verdeling aantal reizigers over de veerverbindingen per dag in 2014 (bron: Nota Veren 2018)

In de afgelopen jaren heeft er een sterkere groei in het aantal reizigers plaatsgevonden. In 2018 vervoerde de veren ongeveer 80.000 personen per dag, waarvan ongeveer 10.000 personen via het IJpleinveer reisden (12,5%).

IJpleinveer

Op het IJpleinveer vaart een kleine (IJ-veer30) en een grote veerpont (IJ-veer50). Het pontgebruik komt geen enkele keer boven de 150 persoon equivalenten uit, terwijl de grote pont een capaciteit van 251 persoon equivalenten heeft.

Huidig gebruik van het IJpleinveer

In 2018 reisden per dag zo'n 10.000 personen via het IJpleinveer (zo'n 12,5% van het totaal aantal reizigers dat gebruik maakt van de veerverbindingen). Op een werkdag in september 2018, een werkdag, vervoerde het IJpleinveer 8700 reizigers per dag:

- Fietzers: 4800 (55%)
- Voetgangers: 3500 (40%)
- Snor + bromfietsen: 350 (4%)
- Overige (canta's etc.): 90 (1%)

Prognose gebruik IJpleinveer in 2030

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).

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.

2.3.3 Toekomstige situatie in het plangebied

Het bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding maakt de verplaatsing van het IJpleinveer mogelijk. Door in het IJ ruimte te bieden voor de verplaatsing van de pontaanlanding, het vergroten van de kade middels een steiger van ongeveer 2.000m², het plaatsen van steigers en een aanvaarbescherming en het herplaatsen van het Naco-huisje, wordt de verplaatsing gefaciliteerd. Daarnaast maakt het bestemmingsplan het mogelijk om een bredere fiets- en voetgangersbrug over de Oostertoegang te plaatsen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land. In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

3.1.2 Barro

In artikel 2.1.2 van het Barro is bepaald dat de breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de vaarweg, in het geval van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI 25 meter bedraagt, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg.

De pontaanlanding wordt op meer dan 25 meter vanaf de begrenzingslijn van de Rijksvaarweg gerealiseerd, buiten de vrijwaringszone, waardoor het bepaalde uit artikel 2.1.3 Barro niet aan de orde is. Het bestemmingsplan voldoet aan de bepalingen uit het Barro voor Rijksvaarwegen.

3.1.3 SER ladder

In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling beschrijft, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten bestaand stedelijk gebied, bevat het bestemmingsplan een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt verstaan 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen' (artikel 1.1.1 lid i Besluit ruimtelijke ordening).

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de verplaatsing van de zuidelijke pontaanlanding mogelijk gemaakt. Er is dan ook geen sprake van het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De verplaatsing van de pontaanlanding is nodig om een deel van de groei van het aantal reizigers over het IJ te kunnen faciliteren.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-,grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave. Het draagt bij aan ruimtelijke kwaliteit en zorgt ervoor dat belangrijke voorzieningen bereikbaar zijn voor mensen die geen gebruik kunnen maken van ander vervoer. In het bijzonder in de metropoolregio moet de groei in mobiliteit voor een belangrijk deel worden opgevangen door extra gebruik van het openbaar vervoer. Om dit te bereiken moet het openbaar vervoer voor meer reizigers aantrekkelijker worden. In algemene zin moeten daartoe de snelheid, frequentie en comfort van het openbaar vervoer worden verhoogd.

Het voorliggende project is in overeenstemming met deze structuurvisie, omdat naast het verplaatsen van de aanlanding ook een capaciteitsvergroting van de veerverbinding mogelijk gemaakt wordt.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval – nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Het voorliggende project is in overeenstemming met de PRSV. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de PRVS, omdat met dit plan voorzien wordt in het verplaatsen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Meer mensen en meer banen in Amsterdam, maar ook in de rest van de metropoolregio, betekent meer mobiliteit. Bij het faciliteren van de behoefte aan mobiliteit ligt de voorkeur bij de vervoersvormen die relatief weinig ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Om hiervoor

voldoende ruimte te maken zal een deel van de openbare ruimte moeten worden heringericht. Op korte afstanden binnen de stad blijkt de fiets in steeds grotere mate in de behoefte van dagelijkse verplaatsingen te vervullen. Voor de middellange verplaatsingen moet het openbaarvervoeraanbod sterk verbeteren. Hogere frequenties, betere aansluitingen, toegevoegde verbindingen en meer gemak en comfort moeten zorgen voor een groter aandeel openbaar vervoer.

In de periode tot 2020 ligt de nadruk op het optimaal benutten van bestaande ov-lijnen en knooppunten als drager voor gewenste en noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

3.3.2 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

3.3.3 Watervisie

De Watervisie 2040 geeft een ruimtelijk economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De centrale ambitie van de Watervisie Amsterdam is als volgt:

Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool.

3.3.4 Nota veren 2018

Door ruimtelijke ontwikkelingen aan weerszijden van het IJ en Stadsdeel Noord in het bijzonder, groeit het aantal reizigers over het IJ. In de periode van 2014 tot 2025 worden er alleen al in Stadsdeel Noord 11.200 tot 19.200 woningen en 2.600 tot 8.200 arbeidsplaatsen gerealiseerd (DIVV / DRO, 2014). Vanwege deze ruimtelijke ontwikkelingen wordt in die periode een groei van het aantal reizigers voor de veren verwacht van 60% in een laag groeiscenario tot 120% in een hoog groeiscenario. Dit is exclusief de effecten van de Noord/Zuidlijn. De druk op de veren neemt hierdoor toe. Er zijn daarom maatregelen nodig om het verensysteem toekomstbestendig te maken. Dit heeft de aanleiding gevormd voor de nota Veren 2018. In deze nota wordt een aanpak beschreven hoe het verensysteem in Amsterdam toekomstbestendig wordt en welke maatregelen daarvoor op korte termijn nodig zijn. Hierbij wordt ingezet op:

1. Slimmer benutten van bestaande capaciteit;
2. Monitoren voor een beter inzicht in het gebruik van de veren;
3. Oplossen van urgente capaciteitsproblemen door vlootuitbreiding.

Voor de verplaatsing van het IJpleinveer, waarin dit bestemmingsplan voorziet is vooral punt 1 'Slimmer benutten van bestaande capaciteit' van belang.

3.3.4.1 *Slimmer benutten van bestaande capaciteit*

Uit onderzoek van het verensysteem blijkt dat de huidige capaciteit slimmer benut kan worden. Er zijn mogelijkheden om de reizigers beter over de verschillende verbindingen te spreiden. Hierdoor stijgt de kosteneffectiviteit per verbinding en hoeft er mogelijk niet geïnvesteerd te worden in extra capaciteitsuitbreiding. In de nota Veren 2018 worden 3 opties nader toegelicht:

i. Aantrekkelijker maken van het IJpleinveer.

Uit het herkomst- en bestemmingsonderzoek blijkt dat 17% van de reizigers op het Buiksloterwegveer ook via het IJpleinveer zouden kunnen reizen. Het doel is om een deel van deze reizigers in de spits om te leiden door te verkennen of en hoe de route van het IJpleinveer aantrekkelijker gemaakt kan worden.

ii. Omleiden van scooters en bromfietsen van het Buiksloterwegveer.

Momenteel maken dagelijks ongeveer 2000 scooters en bromfietsen gebruik van het Buiksloterwegveer. Door deze scooters en bromfietsen om te leiden en gebruik te laten maken van een andere veerverbinding, bijvoorbeeld het IJpleinveer, of het mogelijk te verplaatsen Distelwegveer, ontstaat er ruimte voor ongeveer 4000 voetgangers. Bijkomend voordeel van deze maatregel is dat de druk op de "shared space" aan de IJzijde van het Centraal Station afneemt.

iii. Spreiding van reizigers door de invoering een dynamisch reizigers informatie systeem.

Door middel van borden met informatie over reis-, afvaar- en eventuele wachttijden kunnen reizigers aan beide zijden van het IJ geïnformeerd worden over wat de meest ideale route is. Door deze borden te plaatsen op knooppunten in het fietsnetwerk die belangrijk zijn bij het maken van routekeuzes, kunnen fietsers tijdig een keuze maken tussen bijvoorbeeld het IJpleinveer en het Buiksloterwegveer.

3.3.5 Update Nota Veren

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.

Naast de optimalisatie van de zuidelijke aanlanding, wordt ook gewerkt aan plannen voor het gebied

waarin de noordelijke aanlanding van het IJpleinveer gelegen is. De aanlandlocatie is onderdeel van de ontwikkeling van een nieuwe visie voor het gehele Sixhavengebied. Op het moment van schrijven moeten de plannen nog ontwikkeld worden, maar mogelijk betekent het dat er nieuw land wordt aangewonnen waardoor de noordelijke aanlanding zuidelijker komt te liggen. Met de adaptieve strategie van deze nota zorgen we ervoor dat er tijdig wordt ingespeeld op de genoemde ontwikkeling. Het kan als consequentie hebben dat we pas na het afronden van de landwinning en de nieuwe aanlanding, elektrisch gaan varen op deze veerverbinding. Meer over de concrete maatregelen die samenhangen met de verbetering, is terug te vinden in paragraaf 6.3

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.

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.

3.4 Sprong over 't IJ

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Met de Sprong over het IJ wil Amsterdam de druk op en rond het IJ aanpakken door structurele maatregelen te nemen die het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ opvangen en de verschillende verbindingen over het IJ verbeteren. Hiermee zorgt de gemeente voor een duurzaam oplossing die bijdraagt aan het spreiden van fietsers en voetgangers door de stad.

Sprong over het IJ bestaat uit vijf maatregelen:

- Maatregel 1: Optimaliseren van de veren
- Maatregel 2: Metrostation Sixhaven
- Maatregel 3: Brug tussen Java-eiland en Hamerkwartier
- Maatregel 4: Brug of tunnel bij Stenen Hoofd
- Maatregel 5: Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

De eerste maatregel is het verbeteren van het huidige verensysteem in combinatie met de komst van een fietsersbrug over het Noord-Hollands Kanaal. De tweede maatregel heeft betrekking op de aanleg van een metrostation bij de Sixhaven. Daarnaast zal er een tweede fiets- en/of voetgangersverbinding komen over of onder het Noord-Hollands kanaal. De derde maatregel heeft betrekking op de aanleg van een brug tussen de kop van het Java-eiland en het Hamerkwartier. Maatregel vier en vijf hebben betrekking op een tunnel of een brug bij het Stenen Hoofd aan de westflank van het IJ en een voetgangerstunnel tussen Centraal Station en Buiksloterweg.

Maatregel 1: Optimaliseren van de veren; verschuiven opstapplek IJpleinveer

De verplaatsing van het IJpleinveer valt onder maatregel 1 van Sprong over 't IJ. De te varen afstand vanaf de nieuwe locatie aan de De Ruijterkade naar Noord is korter. Het IJpleinveer kan daardoor vaker en sneller oversteken. Bovendien sluit de fietsroute beter aan op de route richting Geldersekaade en Jodenbreestraat via Oosterdokseiland.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk- functionele aspecten

Als gevolg van de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen neemt het aantal reizigers de komende jaren op de veren toe en zal de (ervaren) drukte verder toenemen. De uitdaging waar de gemeente voor staat is hoe dit groeiend aantal reizigers te accommoderen.

4.1.1 Ontwikkeling reizigersaantallen in de periode tot 2030

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).

4.1.2 Variantenstudie

Vanuit Sprong over het IJ en het programma Veren is de voorkeurslocatie voor het verplaatste IJpleinveer het verlengde van de De Ruyterkade Oost mede vanwege de directe aansluiting op het fietsnetwerk.

Onderzocht is, of dit ook de beste plek is. In deze paragraaf wordt een samenvatting van dit onderzoek gegeven. Het volledige onderzoek is als Bijlage 1 Variantenstudie IJpleinveer bij de toelichting opgenomen.

De beoogde locatie is vergeleken met 5 andere locaties:

1. De beoogde locatie op de De Ruyterkade Oost
2. Op de beoogde locatie met een U-turn voor fietsers
3. In het verlengde van de steiger van de riviervierde
4. Oosterdokseiland Oost
5. Waterplein Oost

Variant 3 is vanwege de ligging in de veiligheidszone voor de scheepvaart niet mogelijk, waardoor ze niet verder is onderzocht.

Om een goede vergelijking voor de reizigers op het IJpleinveer te maken, is een drietal maatgevende bestemmingen bepaald op basis waarvan de verschillen in reistijd worden berekend. Deze drie punten zijn:

- Station Amsterdam Centraal
- Nieuwmarkt (bestemming centrum / oostkant centrum)
- Kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat

Met deze bestemmingen zijn alle drie de onderscheidende richtingen waarin voetgangers en fietsers die het IJpleinveer gebruiken zich kunnen begeven afgedekt. Deze bestemmingen zijn fictief en zijn representatief voor de drie routes die het meeste worden gekozen vanaf het IJpleinveer: richting het westen en CS, richting het centrum / Nieuwmarkt een verder en tot de oostelijke route richting Piet Heinkade en oostelijk havengebied.



Figuur 4.1: fictieve bestemmingen, representatief voor de drie belangrijkste routes vanaf IJpleinveer

Berekend is dat voor voetgangers en fietsers Variant 1: 'beoogde locatie' het snelste is. Omdat zowel voor voetgangers als fietsers de reistijd op de beoogde locatie het kortst is, scoort deze variant met een gemiddelde reistijd van 12,3 min het beste in de analyse. De gemiddelde reistijd naar de drie bestemmingen in variant 5 bedraagt gemiddeld 12,6 min. Het verschil in reistijd tussen variant 1 en 5 is daarmee beperkt.

De gemiddelde reistijd in Variant 2: beoogde locatie met U-turn en Variant 4: Oosterdokseiland Oost is met 13,5 en 14,4 min aanmerkelijk groter.

Effect op het Buiksloterwegveer

Op basis van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is een grove inschatting gemaakt in hoeverre de verschillende varianten (voor fietsverkeer) voor verlaging van de intensiteit op het Buiksloterwegveer kunnen zorgen.

Daaruit blijkt dat de variant 1, waarbij direct in het verlengde van de Oostertoegang de aanlanding wordt gerealiseerd van het IJpleinveer, de meeste fietsers oplevert die het IJpleinveer nemen in plaats van het Buiksloterwegveer. Uitgangspunt hierbij is overigens ook dat er een brug over het Noordhollandsch Kanaal is gerealiseerd nabij de sluis.

Dat het effect het grootste is in variant 1, is te verklaren uit het feit dat de meeste fietsers voorbij CS (richting Nieuwmarkt) fietsen en dat deze variant daarvoor de kortste fietstijd oplevert.

Effect vaartijd en frequenties

Uitgangspunt in de berekeningen is nu geweest dat de vaartijd en frequentie van het IJpleinveer in alle varianten gelijk is. De afstand van de beoogde locatie (variant 1 en 2) in het verlengde van de Oostertoegang is echter iets korter dan in variant 4 en 5. Als dit leidt tot een kortere vaartijd en hogere

frequentie, zal het verschil tussen variant 1 en 5 groter worden (afhankelijk van de precieze omvang van dit verschil) in het voordeel van variant 1.

Conclusie en advies

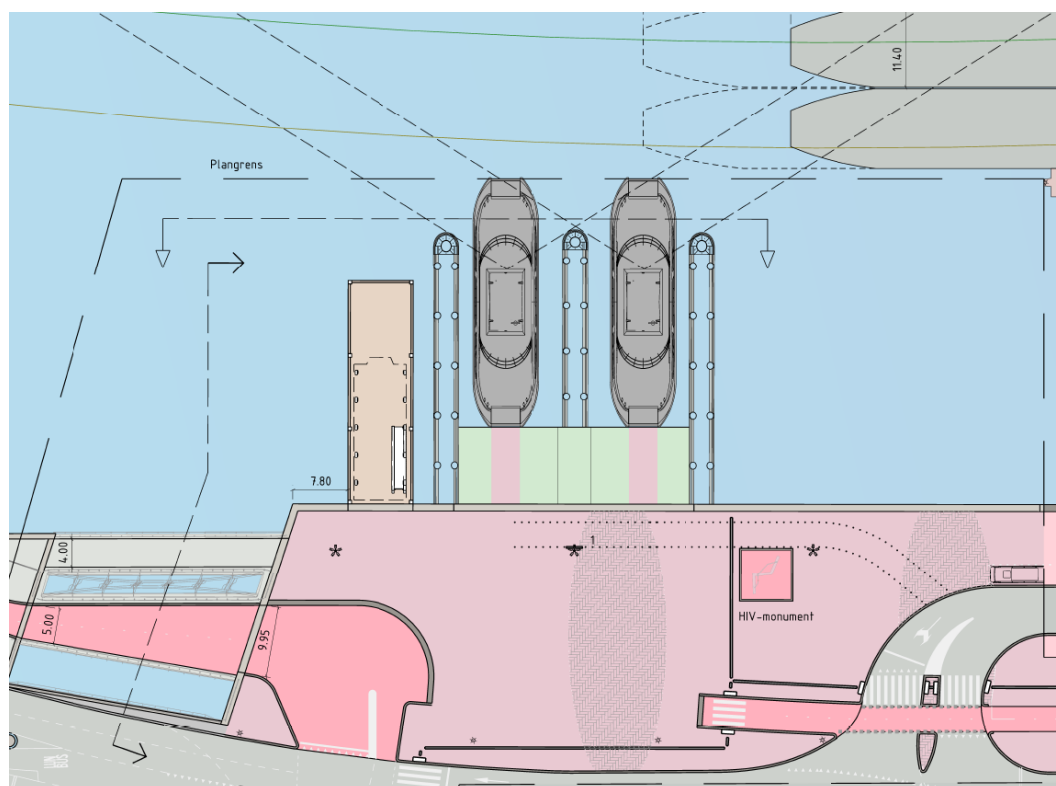
De beoogde locatie in het verlengde van de De Ruyterkade Oost (Variant 1) scoort het beste voor de gebruikers van het pontveer. De reistijd voor fietsers en voetgangers is hier het kortste.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

In de bestaande situatie is de ruimte tussen het doorgaande fietspad langs het IJ en de rijbaan voor de auto 's beperkt waardoor de afslaanende fiets de recht doorgaande fiets blokkeert. Het doorgaande fietspad moet verder van de rijbaan afkomen te liggen. Op de hoek tussen IJ-kade en Oostertoegang springt de oeverlijn naar binnen.

Het plan omhelst het vergroten van de afstand tussen doorgaand fietspad en rijbaan opdat het conflict tussen de doorgaande – en overstekende / wachtende fietsers verholpen wordt. Hiertoe worden de bestaande brug vervangen door een nieuwe brug die een taps plattegrondvorm krijgt opdat de doorgaande fiets om de wachtende fiets heen kan fietsen. Op de noordwest hoek wordt extra ruimte gemaakt door de oeverlijn door te trekken in het verlengde van de IJ-kade en de kademuur van de Oostertoegang.

Op de nieuwgemaakte hoek komt een steiger met daarop het zogenaamde NACO-huisje en twee pontfuike. Dit huisje komt zo net als vroeger aan het IJ te staan op een steiger haaks op de oever van het IJ relatief dicht bij de oorspronkelijke plek. De openbare ruimte wordt ter plaatse van de pontaanlanding ingericht als een zogenaamde 'shared space'.



Afbeelding 4.1: voorgenomen inrichting van het plangebied Zuidelijke Pontaanlanding

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

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

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). Fietzers 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 spijtijden, wat oversteken lastig maakt).

4.3 Shared Space

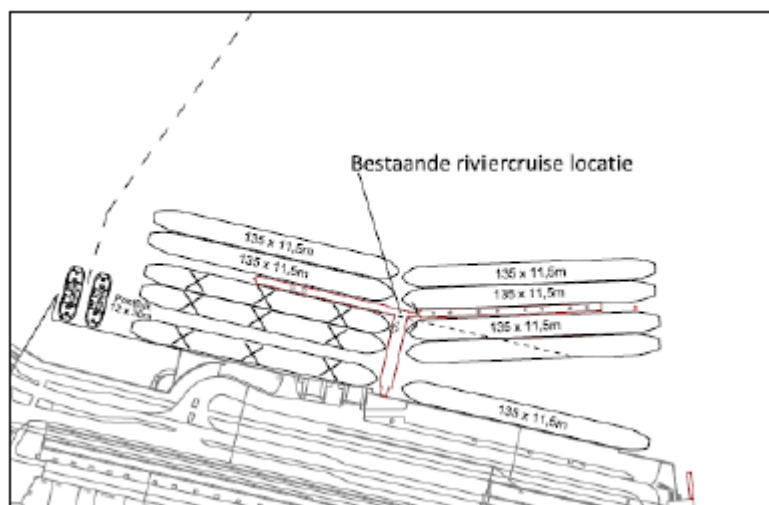
Binnen het concept van shared space wordt uitgegaan van een zodanige inrichting van de openbare ruimte dat de belangen en de eigen verantwoordelijkheid van alle gebruikers van de ruimte voorop staan. De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat die ruimte niet als een verkeersruimte wordt geïnterpreteerd (een ruimte om te passeren) maar als een verblijfsruimte (een ruimte om in te zijn). Voor de inrichting van de openbare ruimte maakt Shared Space helder onderscheid tussen verblijfsruimten en verkeersruimten. Een belangrijke reden om onderscheid te maken tussen verblijf en verkeer, is dat het gedrag dat mensen in een verblijfsruimte vertonen en van anderen verwachten totaal verschilt van het gedrag dat gepast en wenselijk is in een verkeersruimte.

In een shared space omgeving is het wenselijk het attentieniveau van weggebruikers te verhogen en snelheden zoveel mogelijk te beperken. De weggebruiker wordt door de wijze van inrichting van de ruimte zoveel mogelijk bewust gemaakt van de aanwezigheid van menselijke activiteiten. Hiermee treedt in zekere mate een vorm van onzekerheid op, welke een direct effect heeft op het gedrag in de ruimte en dient te leiden tot een objectief veiliger gedrag. De ruimte wordt hierbij zoveel mogelijk als een gedeelde ruimte ingericht, waarbij geen nadrukkelijk onderscheid wordt aangebracht voor de verschillende gebruikers van de ruimte.

4.4 Riviercruises

In de huidige situatie vaart het IJpleinveer in een S-bocht over het IJ en heeft achter het CS het aanlandpunt op de Zuidelijke IJ-oever. Door vanaf de Noordelijke IJ-oever min of meer recht over te steken en direct ten oosten van de oostelijke onderdoorgang aan te landen, sluit het veer direct aan op de centrale fietsroute Geldersekade/ Nieuwmarkt en komt hierdoor goed in het fietsnetwerk te liggen.

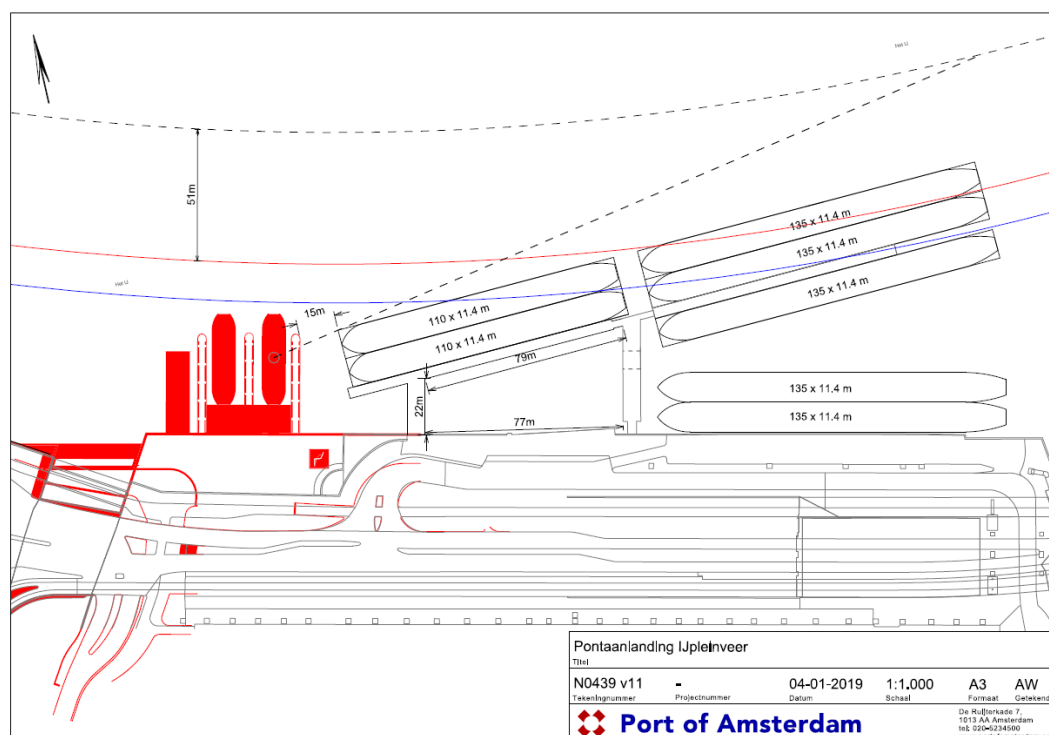
Dat impliceert niet dat verplaatsing van het aanlandpunt van het IJpleinveer naar de De Ruijterkade Oost zonder meer mogelijk is. De Ruijterkade Oost is een belangrijke afmeerlocatie voor de riviercruise, zie ook afbeelding 4.2.



Afbeelding 4.2: Huidige ligging riviercruises ten opzichte van de Zuidelijke Pontaanlanding (bron: gemeente Amsterdam).

Op deze plek bevinden zich, passend binnen het bestemmingsplan Oosterdokseiland Noord (vastgesteld 6 november 2014), 10 afmeerplaatsen.

Vanwege veiligheid in de vaarroute en zicht vanaf de pont is verplaatsing van riviercruiseschepen noodzakelijk. Van de 10 aanwezige afmeerplekken voor riviercruiseschepen aan de De Ruijterkade Oost komen in ieder geval drie plekken te vervallen. Deze drie plekken worden (tijdelijk) gecompenseerd in de Coenhaven. Voor twee afmeerplekken aan de De Ruijterkade Oost die niet meer door grote riviercruiseschepen gebruikt kunnen worden, wordt onderzocht of steiger kan worden verplaatst en verlengd zodat er wel twee kleinere riviercruiseschepen kunnen liggen, zie ook afbeelding 4.3. Indien dit niet mogelijk blijkt worden deze twee plekken ook in de Coenhaven gecompenseerd. Over het (tijdelijk) verplaatsen van de afmeerplaatsen van de riviercruiseschepen is op bestuurlijk niveau overeenstemming bereikt. In het gemeentelijk MIP is krediet opgenomen voor de verplaatsing van het IJpleinveer, inclusief de herpositionering van de riviercruises.



Afbeelding 4.3: voorstel voor verplaatsing en verleging van steiger (bron: Port of Amsterdam)

Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van beleid voor de riviercruise. Op basis van dit beleid wordt in afstemming met het Havenbedrijf gezocht naar een definitieve locatie voor de afmeerplekken voor de riviercruiseschepen die komen te vervallen.

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 Ruijterkade 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 (fietsers/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 st ongeveer 25% hoger dan voor het verbeteren van de huidige locatie.

Verbeteren 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,

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

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.

4.6 Programma Hoogfrequent Spoor

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 5e brug vervangen. Het definitieve besluit hierover moet nog worden genomen.

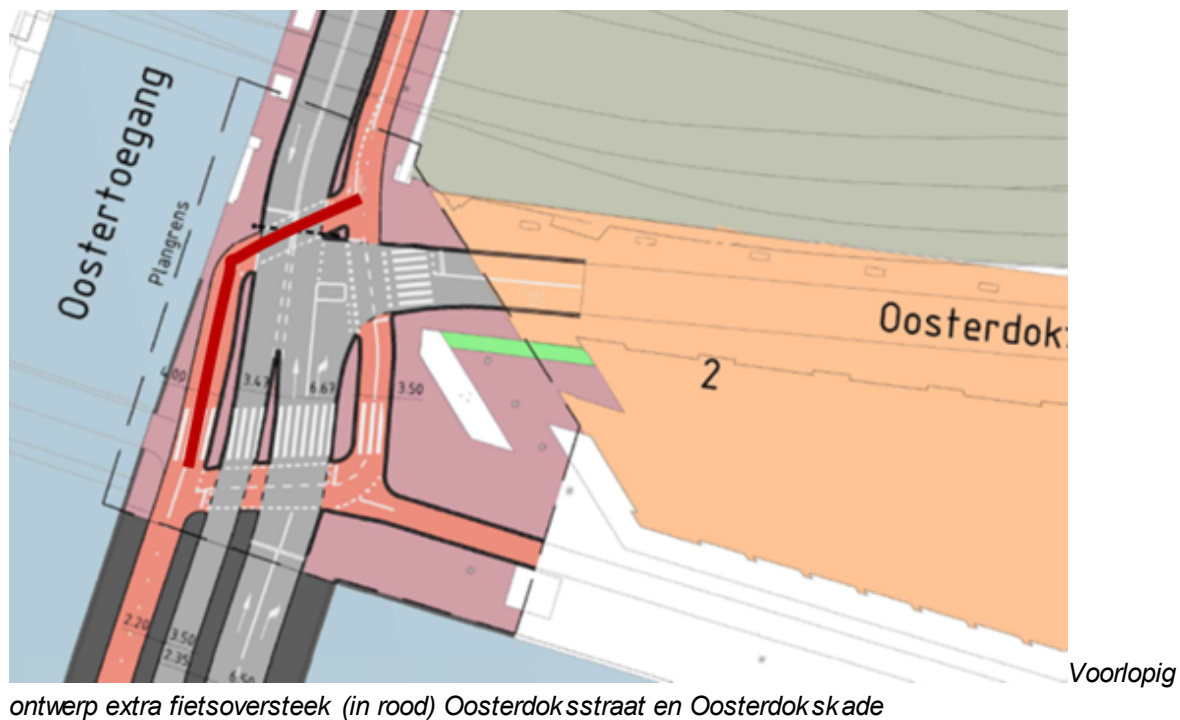
Het voorstel is om de kade ter hoogte van de De Ruijterkade te gebruiken voor de tijdelijke opslag van brugdelen en het positioneren van een ponton. ProRail onderzoekt ook nog andere locaties. De werkzaamheden in het kader van PHS vinden vanaf 2023 plaats. De nieuwe zuidelijke pontaanlanding is dan gerealiseerd. 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 riviervoorsteek 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.

4.7 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 Oosterdokskaai (hieronder is het voorlopig ontwerp weergegeven, de extra fietsoversteek staat in rood aangegeven).



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'.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)

5.1 Beoordeling verplaatsing zuidelijke pontaanlanding

Het verplaatsen van de zuidelijke pontaanlanding is geen activiteit als bedoeld in bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. Een (vormvrije) m.e.r. (-beoordeling) wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Het gaat om een verplaatsing van ongeveer 200 meter van een reeds bestaande aanlanding. Uit de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is voldoende gebleken dat de ontwikkeling die het voorliggende ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakt niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Verkeerskundige onderbouwing

6.1.1 Algemeen

Voor het IJpleinveer is – in het kader van Sprong over het IJ – het besluit genomen om de aanlanding aan centrumzijde in oostelijke richting te verplaatsen. De nieuwe locatie van de pontaanlanding ligt straks nabij de oostelijke onderdoorgang, in het verlengde van de Oostertoegang (De Ruijterkade Oost).

Door de aanlanding in oostelijke richting te verplaatsen wordt de oversteek korter en wordt beter aangesloten op de fietsroute via de Oostertoegang naar de Gelderse Kade en Nieuwmarkt, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding 6.1: fietsroutes rondom Stationseiland en pontaanlanding IJpleinveer

Complicerende factoren zijn het geregelde kruispunt Oosterdokskade - De Ruijterkade en het verkeer dat vanaf de pont komt en het (brom)fietsverkeer kruist komend vanaf oost- en westelijke richting.

Het team 'onderzoek en kennis' van de gemeente Amsterdam heeft zodoende een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen. Het volledige onderzoek is als Bijlage 2 Verkeerskundige onderbouwing v3.0 bij deze toelichting opgenomen.

6.1.2 Onderzoekresultaten

6.1.2.1 Verkeerssimulatie effecten doorstroming

Er zijn diverse verkeerssimulaties uitgevoerd om te onderzoeken wat de consequenties zijn van de verplaatsing van de pontaanlanding voor de doorstroming op het kruispunt Oosterdokskade - De Ruijterkade, evenals de nabijgelegen kruispunten.

Met een simulatiemodel is onderzocht of:

- de kruispunten (goed) regelbaar zijn binnen de richtlijnen die Amsterdam hanteert;
- de Michiel de Ruytertunnel vrij blijft van wachtend verkeer;
- bij een aanlandende pont vol fietsers en voetgangers, fietsers een zogenaamde dubbele stop hebben (een dubbele stop is het feit dat een reeds voor het rode licht wachtende fietser niet in de groenfase kan overrijden en nogmaals moet stoppen).

Geconcludeerd wordt dat de consequenties van de verplaatsing van de pontaanlanding op de doorstroming van kruispunten meevalt, mits de juiste maatregelen worden getroffen.

Onder juiste maatregelen wordt bedoeld op een verbrede fietsoversteek van minimaal 7*3 meter en een verhoging van de maximale groentijd voor fietsers van 13 naar 30 seconden. Ook is het noodzakelijk dat de fysieke aanlanding niet te dicht (minimaal 30 meter) van het fietskruispunt komt te liggen. Als de fysieke aanlanding te dicht op het kruispunt komt te liggen fietsers van- en naar het IJpleinveer elkaar niet kunnen passeren, zetten ze elkaar vast en gaan fietsers wachten op de rijbaan.

Verder laten de verkeerssimulaties zien dat door de nieuwe locatie van de pontaanlanding de doorstroming voor het fietsverkeer aanzienlijk verbeterd. De nieuwe locatie van de pontaanlanding sluit beter aan op de fietsroute richting Nieuwmarkt.

Door de voetgangersstrook tussen de rijbaan en de shared space ter plaatse van de pontaanlanding duidelijk af te scheiden worden mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers voorkomen.

6.1.2.2 Gevolgen voor het ontwerp

In het ontwerp van de aanlanding en de inrichting van de directe omgeving is dan ook rekening gehouden met voldoende afstand tussen de fysieke aanlanding en het kruispunt (circa 35 meter) en is een ruim opstel vlak voor fietsers en een verbrede fietsoversteek opgenomen (circa 10+3 meter). Zodoende kan het fietsverkeer van/ naar het veer en het doorgaande fietsverkeer richting of komend vanuit CS elkaar ruimschoots kruisen. Door buiten de shared space duidelijke afscheidingen aan te brengen worden mogelijke conflicten tussen voetgangers en fietsers voorkomen.

De verkeerssimulatie laat zien dat bij een verhoging van de maximale groentijd voor fietsers in enkele gevallen (zo'n 2%) dubbele stops ontstaan. Deze wachtende fietsers kunnen zich opstellen in het grote opstel vlak, waardoor dit niet tot grote problemen zal leiden.

6.1.3 Conclusie

Uit de verkeerssimulaties blijkt dat met de juiste maatregelen (een langere groenfase fiets, een verbrede fietsoversteek en een ruim opstelvak in een shared space omgeving) de oversteek van fietsers en voetgangers via het kruispunt Oosterdokskade - De Ruijterkade op een veilige wijze afgehandeld kan worden. Dit is ook in het geval van een grote toename van het fietsverkeer.

6.2 Parkeren

In het gemeentelijk parkeerbeleid zijn geen parkeernormen opgenomen voor een aanlanding van een veerverbinding. Daarnaast gaat het om een verbinding voor voetgangers en fietsers, waardoor er ter plaatse van de aanlanding geen (extra) parkeerplaatsen nodig zijn.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaarterreinen.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

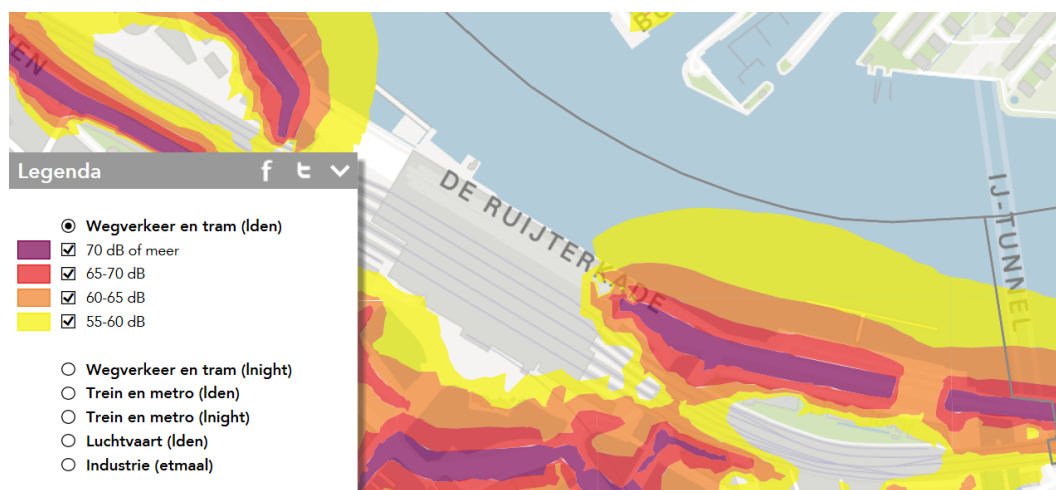
Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

De bepalingen uit de Wet geluidhinder zijn niet van toepassing op de realisatie van de pontaanlanding. De pontaanlanding wordt in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als geluidgevoelige bebouwing.

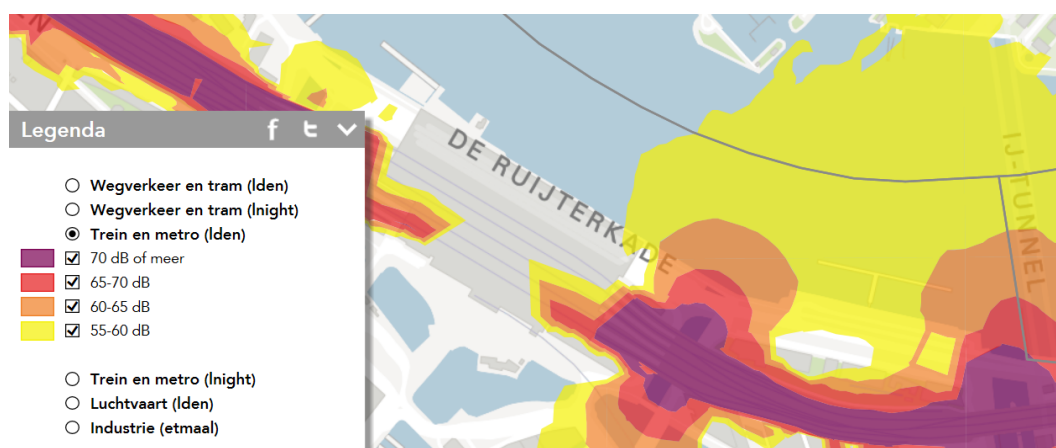
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter wel onderzocht worden of de verplaatsing van de aanlanding niet leidt tot een onevenredig woon- en leefklimaat ter plaatse van nabij gelegen woningen en andere geluid gevoelige objecten.

Op ongeveer 70 meter afstand van de aanlanding, ter plaatse van de percelen De Ruijterkade 105 -125 is op basis van het bestemmingsplan wonen mogelijk (het feitelijk gebruik is hier echter kantoor en detailhandel).

De geluidbelasting door het weg- en treinverkeer bedraagt op de meeste van deze panden zo'n 65-70 dB, zie onderstaande afbeeldingen



afbeelding 7.1: geluidbelasting door wegverkeer en tram (bron: maps.amsterdam.nl/geluid)



Afbeelding 7.2: geluidbelasting door trein en metro (bron: maps.amsterdam.nl/geluid)

Geluid ter plaatse van de pontaanlanding door fietsers, scooters en de veerponten zal hier tegen wegvallen.

7.2 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de realisatie van de zuidelijke pontaanlanding.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Beleid en regelgeving

8.1.1 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatiebepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal

onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

8.2 Resultaten onderzoeken

De ontwikkeling van de pontaanlanding van het IJpleinveer zal geen negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Gelet op de aard en omvang van de aanlanding en omdat het gaat om het verplaatsen van een bestaande aanlanding draagt de ontwikkeling niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is niet vereist.

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

8.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de zuidelijke pontaanlanding.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Beleid en regelgeving

9.1.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire's (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet.

9.1.2 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebied specifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebied specifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

9.2 Resultaten onderzoeken

Uit de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem van de De Ruijterkade ter hoogte van het plangebied op enkele plekken licht verontreinigd is. De waterbodem ter plaatse van het plangebied is mogelijk vervuild door onder andere de lozing van ongezuiverd rioolwater.

Ter plaatse van de De Ruijterkade en de nog te realiseren Shared Space vinden geen noemenswaardige ingrepen in de bodem plaats. Het bestaande kruispunt wordt opnieuw ingericht. De shares space wordt op een steigerconstructie gebouwd, waardoor er geen noemenswaardige wijzigingen in de bodemsituatie ter plaatse zullen optreden.

9.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Erfgoedwet

Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. Er waren verschillende wetten en regels voor behoud en beheer van cultureel erfgoed. Die wetten en regels zijn nu vastgelegd in 1 wet. De Erfgoedwet geldt sinds 1 juli 2016. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

10.2.2 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische

waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

10.3 Resultaten onderzoeken

10.3.1 Archeologie

Vanwege een eerder vastgestelde negatieve verwachting hoeft er ter plaatse van de pontaanlanding geen rekening te worden gehouden met archeologie. Het formele bericht hierover is als Bijlage 3 Adviesbrief Archeologie in de toelichting opgenomen.

Een klein deel van het plangebied (ter plaatse van de Oostertoegang) krijgt de dubbelbestemming Waarde - Archeologie. De gronden met deze bestemming zijn mede bestemd voor de bescherming en behoud van archeologische waarden. Wanneer er grondroerende werkzaamheden plaatsvinden van 500m² of meer en dieper dan 3,5 meter onder peil is een inventariserend veldonderzoek vereist.

10.3.2 Cultuurhistorie

10.3.2.1 Rijksbeschermd stadsgezicht

Beschermd Stadsgezicht

Voorliggend bestemmingsplan valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht *Amsterdam binnen de Singelgracht*. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen, maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuren, bebouwing en openbare ruimte.

Spoorwegviaducten Oostertoegang

Wat betreft ligging dateert deze reeks spoorwegviaducten over de Oostertoegang uit de jaren zeventig van de negentiende eeuw toen de stationseilanden en de oorspronkelijke viaducten werden aangelegd. In de oostelijke- en westelijke keermuren zijn nog elementen uit deze periode aanwezig. Op de zuidoosthoek is tevens een gedeelte van de concave beëindiging bewaard gebleven. Mogelijkerwijs is de oorspronkelijke decoratieve afwerking van de zuidwesthoek, één van de zogeheten “vleugelgebouwen” nog grotendeels aanwezig onder de huidige betonnen afwerking. Het merendeel van de gemetselde pijlers en stalen liggers dateert nog uit de periode 1915-1917, toen de viaducten hun eerste renovatie ondergingen.

Zowel de staalconstructies en keermuren en het zuidelijke vleugelgebouw zijn van bijzonder belang als herkenbaar restant van de negentiende-eeuwse infrastructuur aan de noordzijde van het centrum. Bij renovatie geldt als opdracht te onderzoeken op welke manier de negentiende-eeuwse oorsprong herkenbaar kan blijven. Het verdient aanbeveling om aan het viaductenensemble een orde 2-waardering toe te kennen vanwege de nog resterende architectonische details en de cultuurhistorische betekenis als infrastructureel element uit de aanleg van de stationseilanden. Ook zou onderzocht kunnen worden of zich onder de betonnen afwerking nog restanten van het zuidwestelijke “vleugelgebouw” bevinden.

Oostertoegang

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

In de huidige toestand is doorvaart van de Oostertoegang niet mogelijk vanwege de plaatsing van een tweetal vaste bruggen op de De Ruijterkade. De meest noordelijke brug, een fietsbrug, heeft een doorvaarhoogte die net geschikt lijkt te zijn voor rondvaartboten. De brug voor wegverkeer is hiervoor echter te laag. Het is vanuit cultuurhistorisch- en stedenbouwkundig oogpunt wenselijk om het doorvaren van de Oostertoegang opnieuw mogelijk te maken door de brughoogte hierop aan te passen. De historische functie van de Oostertoegang wordt hierdoor hersteld.

Spoorwegviaducten Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang

Gaaf bewaard gebleven ensemble van spoorwegviaducten uit het midden van de jaren dertig van de twintigste eeuw. Het verdient aanbeveling om aan dit ensemble, met inbegrip van de verkeerstunnel en de architectonische verbijzondering, een orde 2 waardering toe te kennen. De huidige kleurstelling van de stalen onderdelen doet overigens afbreuk aan de beleving van het viaduct als geheel en zou bij toekomstig onderhoud vervangen moeten worden door één utilitaire kleur.

Oosterdoksluis/Oosterdoksdoorgang

De restanten van de voormalige Oosterdoksluis bij de huidige Oosterdoksdoorgang dienen als een van de laatste reminiscenties aan de historische havenfunctie van het Oosterdok. De functie van het Oosterdok als havenbekken is hieraan nog te herkennen. Vanwege de hoge cultuurhistorische waarde en de nog aanwezige architectonische elementen zou aan deze sluis ten minste een orde 2 waardering toegekend moeten worden.

Cultuurhistorische verkenningen

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft verschillende cultuurhistorische verkenningen gemaakt van de omgeving van het plangebied. Zo is in 2016 de cultuurhistorische verkenning Stad om het IJ (C 16-029) opgesteld. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de voor het plangebied van toepassing zijnde aspecten uit deze rapportage gegeven. Het volledige rapport is als bijlage bij de toelichting van dit bestemmingplan opgenomen.

Stad om het IJ

De centrale opgave van het project Stad om het IJ is de infrastructurele verbinding over het IJ sterk te verbeteren. Daarnaast geven deze infrastructuurprojecten – daar waar aanlandingspunten van noord-zuidverbindingen komen - aanleiding om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkelingen te onderzoeken. Als onderdeel van deze opgave heeft Ruimte en Duurzaamheid aan Monumenten en Archeologie opdracht gegeven om inzichtelijk te maken welke bovengrondse cultuurhistorische waarden hierbij van belang zijn. Dit rapport is ervoor bedoeld om zowel een beeld te schetsen van de cultuurhistorische waarden van het IJ en de aangrenzende gebieden, alsook van de deelgebieden waar gebiedsontwikkelingen worden voorzien. Dit heeft geresulteerd in een uiteenzetting van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden gezien in het licht van de voorgestelde ontwikkelingsopgave.

Het projectgebied Stad om het IJ wordt vanuit cultuurhistorisch oogpunt primair gekenmerkt door pre-stedelijke structuren, waterbouwkundige werken die betrekking hebben bescherming tegen en controle over het water, de handelsroutes via het water en de ontwikkeling van de aangrenzende industrie- en havengebieden met bijbehorende bouwwerken en bebouwingselementen.

Al deze afzonderlijk herkenbare waterbouwkundige werken en stedenbouwkundige structuren, of restanten daarvan, tonen de morfologische geschiedenis van de Amsterdamse haven; ze zijn daarom van betekenis voor de stad en van belang om als vertrekpunt mee te nemen bij nieuwe ontwikkelingen.

De herkenbaarheid van de oude waterweg- en havenstructuren draagt bij aan het afleesbaar houden van

de geschiedenis van de stad, die hiermee zeer nauw verweven is, wat de identiteit van de deelgebieden kan versterken.

Versterken verbinding tussen stad en IJ

Eén van de belangrijkste uitgangspunten van de ontwikkeling van de zuidelijke (en noordelijke) IJever is de verbinding tussen stad en IJ te versterken. Het zicht over het water, de grote schaal, de lange zichtlijnen zijn hierbij van groot belang, zeker ook bij het centrale deel van de zuidelijke IJever (het gebied tussen het gerechtsgebouw en muziekgebouw). In de cultuurhistorische verkenning 'Stad om het IJ' staat aangegeven dat voorzichtig moet worden omgegaan met het verder 'aanplempen' van land in het IJ omdat het IJ anders zou kunnen verworden tot een 'stadsgracht'. Die laatste vergelijking gaat echt mank -het IJ op het smalste deel is in de laatste plannen nog steeds 225 meter breed- maar in algemene zin moet inderdaad natuurlijk zo veel mogelijk voorkomen worden dat de fysieke maat en schaal van het IJ verder verminderd wordt.

Vanuit deze globale uitgangspunten is er bijvoorbeeld bij Centraal Station voor gezorgd dat er een ondergrondse stalling komt in het IJ. Het klopt dat daarmee meer water van het IJ wordt 'afgesnoept' maar het alternatief was twee enorme bovengrondse fietsflats (vergelijkbaar met de tijdelijke fietsflat zoals die nu nog voor het Ibishotel ligt aan de stadszijde) die op alle mogelijke manieren het zicht op IJ, de beleving van het IJ aldaar, teniet zouden hebben gedaan.

Verhouding cultuurhistorische waarden tot de ontwikkeling van het plangebied

De plannen voor de pontaanlanding van het IJpleinveer moeten in de bredere context en opgave voor de ontwikkeling van de zuidelijke IJever worden gezien. Het IJpleinveer wordt verplaatst om de IJzijde van het Stationseiland programmatisch te ontlasten, fiets- en voetgangersverkeer te spreiden (in het kader van Sprong over het IJ) maar ook om verblijf aan de IJzijde op de nieuwe IJboulevard (het dak van de ondergrondse fietsenstalling) te stimuleren inclusief een zo vrij mogelijk zicht over het IJ. De verplaatsing van het IJpleinveer, één pontplein minder aan de IJboulevard levert hier een positieve bijdrage aan.

De kade van de noordzijde van Oosterdokseiland is in ca. de jaren '80 van de vorige eeuw uitgebreid het IJ in, vermoedelijk in het kader van de bouw van de IJweg en daarbij horende grote infrastructurele ingrepen. Bij de noordwesthoek is toen een 'gat' in de kadestructuur overgebleven. Bij de toekomstige pontaanlanding Oosterdokseiland zal dit gat opgevuld worden waardoor de kadestructuur afgemaakt wordt en er een duidelijk belijnde noordwesthoek van Oosterdokseiland ontstaat. Belangrijker nog dan de stedenbouwkundige opzet is het feit dat dit extra land noodzakelijk is om de afwikkeling van het fietsverkeer van en naar de ponten zo veilig en snel mogelijk te laten verlopen. Er is ook ruimte nodig voor gebruikers en bezoekers van het NACO huisje. Er zal een Shared Space achtige ruimte gerealiseerd worden vergelijkbaar met de situatie van het westelijk pontplein op Stationseiland.

Ten behoeve van de nieuwe pontaanlanding van het IJpleinveer wordt een klein hoekje van noordoosthoek van het Oosterdokseiland rechtgetrokken. Dit past in letterlijke zin niet in de ambitie om zoveel mogelijk water van het IJ intact te laten, maar past wel in de nog bredere ambitie om de stad aan het IJ te brengen, de infrastructuur aldaar voor met name fiets- en voetgangersverkeer te verbeteren, het IJ beleefbaar en waarbaar te maken voor Amsterdammers en bezoekers én echte verblijfsmogelijkheden aan het IJ te realiseren.

10.3.2.2 *Het Naco-huisje*

Het Naco huisje (officiële naam J.E. Koppe's Scheepsagentuur) stond 85 jaar achter het Centraal Station op pier 7, maar moest vanwege de uitbreiding van CS tijdelijk wijken. Het huisje, in 1919 ontworpen door Amsterdamse Schoolarchitect Guillaume la Croix, is een houten gebouwtje van 140 vierkante meter op betonnen palen.



Afbeelding 10.1: Het Naco-huisje in 1979 (bron: www.amsterdamse-school.nl)

Vanuit het huisje werden tickets verkocht voor o.a. lijnvaarten naar Lemmer. Ook veel andere zogenaamde 'tramboten' vertrokken vanaf deze steiger. Sinds 1960 was het in gebruik als kantoor van de scheepvaartafdeling van de NACO, de Noordhollandsche AutoCar Onderneming en daarom staat het ook wel bekend als het Naco huisje.

Het huisje is een houten cargadoorskantoor met gebruik van koloniale en expressionistische elementen, dat is gebouwd op een rechthoekige plattegrond met een half open begane grond, een verdieping en een zadeldak. Er ligt een sterk architectonisch accent aan de landzijde van het gebouw. De kap is hier schuin naar voren hellend uitgebouwd. Aan de waterzijde heeft de kap een schild. De begane grond is aan de westzijde open. Hier bevindt zich een reeks van vijf verjongende palen met uitkragende koppen, aan de oostzijde is een smal bouwvolume met aan de landzijde een decoratieve houten toegangspartij tussen uitzwenkende consoles. De beschotdelen die in de voor overhellende puntgevel in V-vorm zijn geplaatst aan weerszijden van een verticale stijl en verder horizontaal toegepast, zijn vermoedelijk vastgezet op een stalen regelwerk (bron: www.amsterdamse-school.nl).

De onregelmatig geplaatste vensters zijn deels voorzien van een roede verdeling deels met ruitvorm. Aan de landzijde is het walkantoor gedecoreerd met vlammende zaagmotieven die bij de rechte zijden uitsteken, alsook met smalle consoles onder het gekoppelde venster. Het voorover hellende dakvlak krijgt hier bovendien een extra accentdoormiddel van een lange vlaggenmast in vlaggenmasthouder (bron: www.amsterdamseschool.nl).

Het gebouwtje is aangewezen als rijksmonument vanwege de architectuurhistorische waarde met name de op Nederlands-Indische stijlvormen geïnspireerde kap, alsmede van belang vanwege de bijzondere situering aan het IJ. Tevens van belang vanwege de zeldzaamheidswaarde.

Het Naco-huisje wordt op een steiger, naast de nieuwe pontaanlanding van het IJpleinveer teruggeplaatst aan het IJ. Het bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding voorziet hierin door binnen de aanduiding specifieke vorm van water- 1 gebouwen met een hoogte van 15 meter mogelijk te maken.

10.4 Conclusie

10.4.1 Archeologie

Het plangebied heeft er plaatse van de aanlanding een negatieve verwachtingswaarde voor Archeologie. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling hoeft dan ook geen archeologisch onderzoek plaats te vinden. Waar in het vigerend planologisch regime een archeologische verwachtingswaarde geldt is dit weer opgenomen op de verbeelding.

10.4.2 Cultuurhistorie

Vanwege de aanwijzing als Rijksbeschermd Stadsgezicht wordt ter plaatse van het gehele plangebied de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen. Monumenten worden beschermd via het regime uit de Erfgoedwet. Er wordt zodoende geen aparte regeling voor het Naco huisje opgenomen in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

11.3 Specifiek plan/project

Door het verplaatsen van de pontaanlanding wordt de vaarafstand van de ponten verkort, wat leidt tot minder energieverbruik per oversteek. De nieuwe locatie van de pontaanlanding ligt op een gunstigere plaats voor fietsers, wat het gebruik van de fiets kan stimuleren. Op termijn worden de huidige twee dieselveertuigen vervangen door plug in elektrische vaartuigen. Deze plug in elektrische vaartuigen gebruiken primair een elektrische aandrijving. De nieuwe schepen moeten vanaf 2022 gaan varen.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In en rondom het plangebied:

- bevinden zich geen risicovolle bedrijven;
- er worden geen risicovolle activiteiten verricht;
- bevinden zich de volgende transportroutes:
 1. basisnet spoorroute 280 (Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht;
 2. basisnetroute het IJ (vanaf Coenhaven tot Oranjesluizen).

Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

12.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

12.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10-5 per jaar en de streefwaarde 10-6 per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

12.2.4 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

12.3 Resultaten onderzoeken

Tauw heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een Quicksan Externe Veiligheid uitgevoerd, zie bijlage 5 Quicksan Externe Veiligheid. In deze Quicksan Externe Veiligheid is het plangebied nader bekeken en geïnventariseerd of er risicovolle activiteiten rondom de locatie plaatsvinden.

12.3.1 (Beperkt) kwetsbare objecten

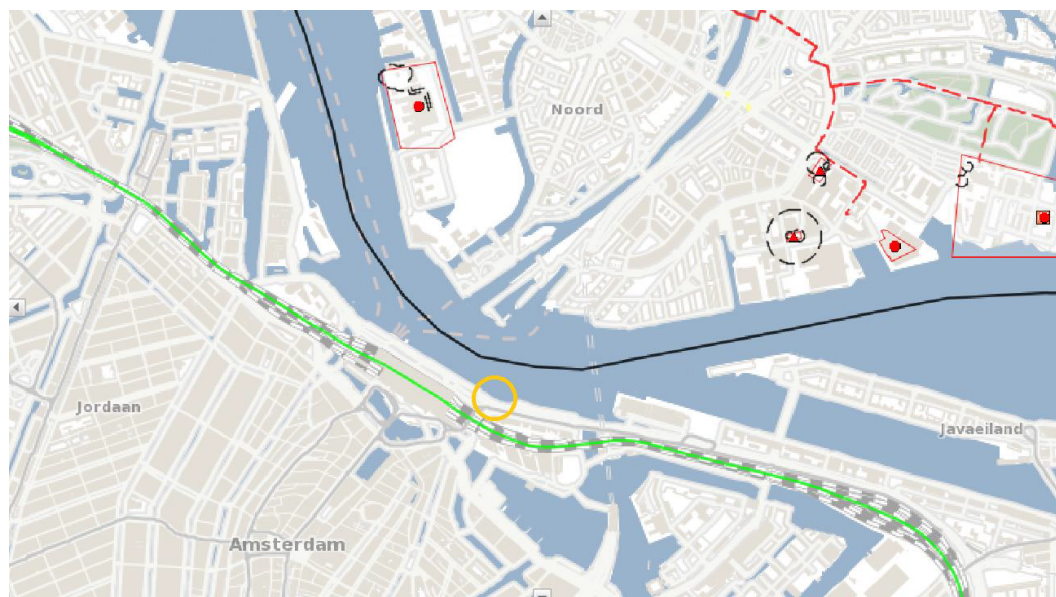
Bij de omschrijving van beperkt kwetsbare objecten (artikel 1 lid 1 onder b Bevi) wordt onder h beschreven dat objecten die gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheid voor zelfredzaamheid bij een ongeval en die geen kwetsbaar object zijn ook gezien dienen te worden als een beperkt kwetsbaar object.

Binnen het plan wordt een aansluiting voor het IJpleinveer gerealiseerd. Het IJpleinveer zal gebruikt kunnen worden door voetgangers en fietsers. De voetgangers en fietsers die gebruik zullen maken van het veer worden gezien als deelnemers aan het verkeer. Deelnemers aan het verkeer worden, omdat zij slechts gedurende een kortere periode op een locatie aanwezig zijn, niet meegenomen in risicoberekeningen. Dit geldt ook voor locaties waar groepen personen wachten op een transportmiddel zoals op een trein- of busstation. De wachtlocatie (aanlanding) voor het IJpleinveer wordt daarom niet gezien als een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object.

Daarnaast wordt het zogenaamde Naco huisje terug gebracht naast de pontaanlanding. Hier kunnen tickets gekocht worden en er zal kleinschalige horeca plaatsvinden. Deze locatie wordt daarom beschouwd als een beperkt kwetsbaar object.

12.3.2 Risicobronnen

Er is een inventarisatie gemaakt van risicobronnen in de directe omgeving van het plangebied. In figuur 12.1 is de risicokaart in de omgeving van het plangebied weergegeven.



Figuur 12.1: Ligging van het plangebied (oranje cirkel) ten opzichte van de in de omgeving aanwezige risicobronnen (bron: www.risicokaart.nl)

Bevi-inrichtingen

In de directe nabije omgeving van de planlocatie bevinden zich enkele inrichtingen die onder het Bevi vallen. De meest nabijgelegen inrichting betreft een Shell Technology Centre Amsterdam (hierna: STCA) op ongeveer 1.000 meter ten noordwesten van het plangebied. Met behulp van de risicokaart is

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

zichtbaar dat de PR 10⁻⁶-contour van deze inrichting niet in de buurt komt van het plangebied. Deze inrichting heeft geen invloed op de aanwezige personen en daarmee op de hoogte van het groepsrisico.

Buisleidingen

In de omgeving van de ontwikkeling zijn geen hogedruk buisleidingen aanwezig. De dichtstbijzijnde hogedruk buisleiding is gelegen op een afstand van 1.500 meter. In het handboek buisleiding in bestemmingsplannen is in bijlage 6 een tabel opgenomen met de te hanteren inventarisatieafstanden bij berekeningen voor buisleidingen. De grootste inventarisatieafstand die in deze tabel is opgenomen bedraagt 580 meter. Geconcludeerd kan worden dat de zuidelijke pontaanlanding niet gelegen is binnen het invloedsgebied van deze buisleiding.

Transportroutes

Weg

In de omgeving van het plangebied zijn geen wegen gelegen die zijn opgenomen in het basisnet. De dichtstbijzijnde weg die is opgenomen in het basisnet is de A10 op een afstand van ongeveer 3.800 meter.

Spoor

Het plangebied is gelegen binnen 200 meter van de basisnet spoorroute 280 (Duivendrecht – Amsterdam Singelgracht). De PR 10⁻⁶ contour van deze basisnetroute bedraagt 0 meter gemeten vanaf het midden tussen de buitenste sporen in de spoorbundel voor het doorgaand verkeer. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10⁻⁶ contour van deze basisnetroute.

In artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is opgenomen dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan wat betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk binnen 200 meter van een basisnetroute is gelegen ingegaan dient te worden op de dichtheid van het aantal personen in het plangebied ten tijde van de vaststelling van het plan en de als gevolg van het vast te stellen bestemmingsplan te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied.

Het plangebied is gelegen binnen deze afstand van 200 meter. De personen die op de veerpont staan te wachten, worden echter niet meegenomen in risicoberekeningen. Het Naco huisje dient wel meegenomen te worden. Deze toevoeging zorgt echter voor een zeer kleine stijging in de dichtheid van het aantal personen in het plangebied. Naar verwachting zal deze beperkte toevoeging van personen in een drukke omgeving nauwelijks zichtbaar zijn in de resultaten van de groepsrisicoberekening.

Bij deze route is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied.

Water

Het plangebied is gelegen binnen 200 meter van de basisnetroute het IJ (vanaf Coenhaven tot Oranjesluizen). De PR 10⁻⁶ contour van deze basisnetroute bedraagt 0 meter gemeten vanaf de begrenzijnslijnen van de vaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10⁻⁶ contour van deze basisnetroute.

Ook voor deze basisnetroute geldt artikel 8 van het Bevt. De conclusie over de minimale toename van de dichtheid van personen in het plangebied geldt ook voor deze basisnetroute.

Voor het Basisnet water is in de tabel in bijlage III van de Regeling basisnet geen kolom opgenomen

met een plasbrandaandachtsgebied. In artikel 10, eerste lid, van het Bevt is bepaald dat daar waar op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening sprake is van vrijwaringszones langs in het Basisnet opgenomen binnenwateren een afwegingsplicht geldt bij besluitvorming over het al dan niet toelaten van nieuwe bebouwing in deze zone met het oog op mogelijke gevolgen van een plasbrand. De vrijwaringszone voor het IJ bedraagt 25 meter gemeten vanaf de begrenzingslijnen van de vaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet. Het plangebied is niet gelegen binnen de vrijwaringszone van deze route. De afwegingsplicht voor het al dan niet toelaten van nieuwe bebouwing in deze zone is dan ook niet van toepassing.

12.3.3 Verantwoording Groepsrisico

Door de plaatsing van het Naco huisje wordt een beperkt kwetsbaar object geplaatst binnen het invloedsgebied van de transportroute water (het IJ). Vanwege de functies (kleinschalige horeca en ticketverkoop) zorgt deze toevoeging voor een zeer kleine stijging in de dichtheid van het aantal personen in het gebied. Deze beperkte toevoeging van personen zal in de drukke omgeving nauwelijks zichtbaar zijn. Zodoende wordt deze toevoeging aanvaardbaar geacht.

12.4 Conclusie

Geconcludeerd is dat binnen het plangebied een (beperkt) kwetsbaar object gerealiseerd wordt, het Naco huisje.

In de omgeving van het plangebied zijn een tweetal risicobronnen aanwezig, het betreft een transportroute opgenomen in het Basisnet spoor en een transportroute opgenomen in het Basisnet water. Voor beide risicobronnen geldt dat er geen overschrijdingen geconstateerd zijn voor de PR (10-6) contouren. Daarnaast is de ontwikkeling niet gelegen binnen het plasbrandaandachtsgebied van de transportroute opgenomen in het Basisnet water. Voor de transportroute opgenomen in het Basisnet spoor is geen plasbrandaandachtsgebied aanwezig.

Omdat personen die deelnemen aan het verkeer niet meegenomen worden in de groepsrisicoberekeningen worden alleen de aanwezige personen in het Naco huisje meegenomen in dergelijke berekeningen. Omdat de ontwikkeling gelegen is in een zeer druk gebied heeft de voorgenomen ontwikkeling slechts een zeer minimale invloed op berekeningen in het kader van het groepsrisico.

Op basis van de bevindingen wordt geconcludeerd dat er geen effect is vanuit de geïnventariseerde potentiële risicobronnen op de externe veiligheid in het plangebied.

Hoofdstuk 13 Milieuhinder bedrijvigheid

13.1 Algemeen

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt.

De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinderveroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven).

13.2 Resultaten onderzoeken

Een veerverbinding met bijbehorende aanlanding is geen milieurelevante inrichting, waardoor een beoordeling in het kader van bedrijven- en milieuzonering niet aan de orde is.

13.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen verplaatsing van het IJpleinveer.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen(soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de gemeentelijke ecologische structuur.

14.2 Onderzoek

Bureau Waardenburg BV heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een quickscan Natuurwaarden uitgevoerd (Notitie quickscan beschermde soorten IJpleinveer te Amsterdam).

In deze quickscan is aandacht is besteed aan beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming. Hiertoe is een literatuurstudie uitgevoerd en is het projectgebied bezocht om de aanwezigheid van geschikt habitat voor beschermde soorten in te schatten. In deze paragraaf wordt een samenvatting van de quickscan gegeven. De volledige quickscan is als bijlage bij deze toelichting opgenomen, zie Bijlage 6 Quickscan Ecologie

14.2.1 Resultaten van het onderzoek

Het plangebied bestaat uit verharding (intensief gebruikt verkeersgebied) en open water (IJ). De mogelijkheden voor aanwezigheid van beschermde soorten zijn hierdoor sterk beperkt.

Planten

Het landgedeelte van de plangebied bestaat uit bestrating waarop geen begroeiing is aangetroffen. Doordat de kademuur nog maar enkele jaren oud is hebben zich hierop nog geen muurplanten gevestigd. Vermoedelijk is dit ook niet goed mogelijk omdat de voegen lijken te zijn gedicht met portland-cement, en niet met het voor muurplanten vereiste kalkcement. Daarnaast is de kade waarschijnlijk opgebouwd uit een betonnen wand met ervoor basalt; een constructie die weinig kans geeft op vestiging van muurplanten omdat de muur te droog blijft.

In de Natuurtoets Oosterdokseiland Noord (gemeente Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening 2013) waar de kade deel uitmaakte van het beoordeelde gebied, wordt als enige groeiplaats voor muurplanten (tongvaren) de kademuur van de Oostertoegang genoemd. De Interactieve Kaart Muurplanten van de gemeente toont een groeiplaats van tongvaren onder het spoorviaduct, langs de westelijke kademuur,

met vermelding van 9 exemplaren tongvaren in 2011; 21 in 2013. De tongvaren is niet beschermd maar wel een Amsterdamse aandachtsoort. Op de oostelijke kade muur is in 2013 een exemplaar van de stijve naaldvaren aangetroffen (niet beschermd, geen aandachtsoort).

Muurplanten zijn officieel niet beschermd, maar de gemeente Amsterdam heeft wel beschermingsbeleid voor muurplanten. Er worden geen groeiplaatsen aangetast.

Ongewervelden

De aanwezigheid van ongewervelde dieren is gezien de aard van de plangebied beperkt tot verschillende niet-beschermd waterdieren, zoals een aantal schelpdieren waaronder (zoetwater)mossels, garnaal, Zuiderzeekrabbetje, Chinese Wolhandkrab, strandkrab, gewone garnaal).

Vissen

In het IJ komen zoetwatervissen als baars en snoekbaars talrijk voor, maar ook zeevissen (harder, tong, bot, kabeljauw, wijting en zelfs haring). Beschermd soorten zijn echter niet aanwezig.

Amfibieën

Voor beschermde amfibieën ontbreekt een geschikte leefomgeving, zowel landbiotoop als voortplantingswater. Het plangebied heeft geen betekenis voor amfibieën.

Reptielen

De enige rond Amsterdam voorkomende reptielensoort, de ringslang, leeft op vrij ruime afstand van de plangebied (IJsselmeerkust, op ca. 5 km afstand). Het plangebied heeft geen betekenis voor deze beschermde soort.

Grondgebonden zoogdieren

Behalve incidenteel de bruine rat (niet beschermd) zijn binnen het plangebied geen grondgebonden zoogdieren te verwachten. Het plangebied heeft geen betekenis voor beschermde grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

In het centrum van Amsterdam worden gewone dwergvleermuizen, ruige dwergvleermuizen en incidenteel laatmiegiers waargenomen. Voor zover bekend zijn in het stadscentrum geen kolonies met jongen, omdat de voedselsituatie hiervoor ontoereikend is. Het IJ-stelsel (IJ, havens, Noordzeekanaal) is nauwelijks van betekenis als foerageergebied voor vleermuizen. Vermoedelijk is dit een gevolg van het geringe prooiaanbod dat dit water, in tegenstelling tot de meeste grachten, genereert. Het plangebied is daarnaast een open, voor vleermuizen weinig aantrekkelijk gebied, wat ook geldt voor de directe omgeving. Het plangebied heeft geen betekenis als essentieel onderdeel (foerageergebied, verblijfplaats, vliegroute) van het leefgebied van vleermuizen.

Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied geen vogels waargenomen. Voor vogels waarvan de nestplaats jaarrond is beschermd ontbreekt het aan potentiële verblijfplaatsen (bomen, gebouwen e.d.). Op het water rusten/foerageren soorten als kokmeeuw, zilvermeeuw, kleine mantelmeeuw, wilde eend,

meerkoet en fuut. Nestelmogelijkheden (voor soorten als fuut en meerkoet) lijken er niet te zijn binnen het plangebied.

Effecten van de ingreep

Geconcludeerd wordt, dat de ingreep (de vergroting van de kade ter plaatse van de nieuwe aanlanding, het plaatsen van steigers en een aanvaarbescherming) geen invloed heeft op beschermde natuurwaarden. Verbodsbepalingen van de Wnb worden niet overtreden.

De verkleining van het IJ is zeer gering in omvang. Afhankelijk van de constructie van de aanmeerplaats kan een beter verblijfsgebied voor in het water levende dieren ontstaan in de vorm van vestigingsmogelijkheden op schoeiing of meerpalen en betere schuilmogelijkheid door steigers.

14.3 Conclusie

Er zijn geen negatieve effecten op flora en fauna te verwachten. Voor beschermde soorten heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten. Effecten op beschermde gebieden (gemeentelijk/provinciaal/landelijk) zijn eveneens op voorhand uitgesloten.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

15.2 Beleid en regelgeving

15.2.1 Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

15.2.2 Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015. Vanaf 2016 is het nationale waterplan voor de periode 2016-2021 van kracht.

15.2.3 Richtlijn vaarwegen 2017

In de Richtlijn Vaarwegen 2017, paragraaf 3.12.3 worden voorschriften gegeven over de vrije ruimte langs een vaarweg. De vrije ruimte langs een vaarweg is de ruimte die vrij is van bouwwerken, opgaande begroeiing en dergelijk die het functioneren van een vaarweg in gevaar kunnen brengen, bijvoorbeeld door blokkering van (radar-) zichtlijnen of ter voorkoming van aanvaren van bouwwerken. Binnen een beperkingsgebied zijn wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden van gemeenten gebonden aan de instemming van de vaarwegbeheerder.

Voor het IJ ter hoogte van het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding geldt een beperkingsgebied van 25 meter, gemeten vanaf de vaarwegbegrenzing.

Het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding ligt buiten het beperkingsgebied van 25 meter, op ongeveer 65 meter vanaf de grens van de rijksvaarweg.

15.2.4 Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA) 2016-2021 bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit beleidsrapport staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat.

Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater

Stedelijk afvalwater is huishoudelijk afvalwater of een mengsel daarvan met bedrijfsafvalwater, afmoeiend hemelwater, grondwater of ander afvalwater. Dit afvalwater wordt ingezameld en getransporteerd naar een rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). De gemeente is verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van afvalwater. Bij de zorg voor stedelijk afvalwater wordt gekeken naar het systeem als

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

geheel, eventueel over de stadsgrenzen heen.

Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater

De gemeente is verantwoordelijk voor een doelmatige inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater. Daarbij gaat het niet alleen om het buizenstelsel in de grond, maar in toenemende mate ook om de openbare ruimte waarin hemelwater wordt opgevangen en zodoende wateroverlast wordt beperkt. De gemeente stemt af met waterschappen, is aanspreekpunt voor de burger en behandelt hemelwatermeldingen.

Naast de officiële zorgplicht heeft de Gemeente Amsterdam in het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam de ambitie geuit dat de stad een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Deze ambitie komt voort uit programma Amsterdam Rainproof, met als uitgangspunt dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad klimaatbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

Grondwaterzorgplicht

In de stad komen situaties voor waarbij het gewenste gebruik en de aanwezigheid van grondwater elkaar hinderen, en grondwater voor overlast zorgt. Zo kan een te hoog grondwaterpeil leiden tot problemen, bijvoorbeeld in de vorm van water in kelders en andere vochtproblemen. Daarentegen kunnen er ook problemen ontstaan als gevolg van een te lage grondwaterstand: dit kan leiden tot verrotting van houten funderingen, met het risico op verzakking of instorting van gebouwen. Het is de zorgplicht van de gemeente om, voor zover doelmatig, maatregelen in openbaar gebied te treffen om structurele nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Daarnaast is de gemeente aanspreekpunt voor de burger en behandelt de gemeente grondwatermeldingen.

15.2.5 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

Het plangebied bevindt zich deels in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor het deel van het plangebied waar de Keur van toepassing is gelden de bepalingen die in de Keur zijn opgenomen.

15.2.6 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

Ook is in de legger de AGV-grens opgenomen, zie onderstaande afbeelding



Afbeelding 15.1: AGV-grens en voorgenomen locatie demping van het IJ (bron: hh AGV)

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt deels binnen en deels buiten het gebied waar de keur van AGV op van toepassing is.

15.3 Watertoets

De Watertoets omvat het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van ruimtelijke plannen. In dit kader is er advies nodig van de Waterbeheerder waarin zij het project beoordelen wat betreft de waterhuishouding.

15.3.1 Waterkering

De kade van de De Ruijterkade en de Oostertoegang zijn niet aangemerkt als waterkering in de Keur van het AGV dan wel door Rijkswaterstaat.

15.3.2 Oppervlaktewater

Voor dempingen van oppervlaktewater binnen het beheergebied van AGV (ter hoogte van de Oostertoegang), zie afbeelding 15.1, gelden de bepalingen uit de Keur AGV 2017. Wanneer het verhard oppervlak met meer dan 1.000m² toeneemt, moet er oppervlaktewater worden aangelegd in het zelfde watersysteem. 10% van de verhardingstoename moet gecompenseerd worden. Voor te dempen wateroppervlak geldt dat deze volledig gecompenseerd wordt in de vorm van nieuw wateroppervlak.

Er vinden geen demping van oppervlaktewater plaats. De kadevergroting ter plaatse van de pontaanlanding wordt op een steiger gerealiseerd. De kadevergroting ter plaatse van de brug over de Oostertoegang (ongeveer 20m²) vindt plaats op een zogenaamd balkon.

De palen van de steiger en het balkon leiden tot een oppervlakteverlies van 28,5m² water. Daarnaast treedt een verlies van oppervlaktewater van ongeveer 47,5m² plaats door het plaatsen van betonschotten.

Het Havenbedrijf Amsterdam heeft samen met RWS en AGV een zogenaamde Waterbank om werkzaamheden (zoals graven, dempen en verharderen) te kunnen salderen. Dempingen worden hierdoor niet één op één gecompenseerd, maar worden gecompenseerd uit het positieve saldo van de Waterbank. Het positieve saldo binnen het watersysteem van Dijkkring 44 kan voor watercompensatie

voor de verplaatsing van de Zuidelijke Pontaanlanding worden aangewend. De kosten verbonden aan de compensatie zijn begroot binnen het project Zuidelijke Pontaanlanding. Na uitvoering van de nieuwe pontaanlanding, wordt de compensatie opgenomen in de administratie en verantwoording.

Het Havenbedrijf Amsterdam en de gemeente Amsterdam leggen de afspraken over watercompensatie vast in een overeenkomst die door beide partijen wordt ondertekend. Ondertekening van de overeenkomst zal voor vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvinden.

15.3.3 Waterkwaliteit

Hemelwaterafvoer

Afvoer van hemelwater dient bij voorkeur te geschieden door infiltratie in de berm naast de weg. In het deel van het plangebied dat onderdeel uitmaakt van de kade is geen ruimte voor onverharde bermen. De kadevergroting wordt op een steiger gerealiseerd.

De autowegen binnen het plangebied maken onderdeel uit van het Hoofdnet Auto, waarvoor zwaardere normen gelden voor de afvoer van hemelwater dan voor fietspaden of voetgangersgebieden. Voor deze wegen geldt dat het hemelwater, dat via de weg naar de kolken stroomt, eerst gezuiverd moet worden, voordat het afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. De zuivering dient te geschieden met een zandvang en een olieafscheider.

Het hemelwater van fietspaden en voetgangersgebieden, dat via kolken van de straat wordt afgevoerd, mag direct zonder zuivering worden geloosd op het oppervlaktewater van het Open Havenfront en het IJ.

Materiaalgebruik

Bij de realisatie van de steigers, de kadevergroting, de herplaatsing van het Naco-huisje en de bouw van de aanvaarbescherming is het gebruik van uitlogende materialen niet toegestaan.

15.3.4 Kabels en leidingen

De tramvoorzieningen blijven op dezelfde plaats liggen. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zullen ook kabels en leidingen worden aangebracht en worden verlegd. Deze kabels en leidingen liggen niet in de kern- of beschermingszone van een waterkering, waardoor er voor de werkzaamheden geen vergunning op basis van de Keur AGV 2017 nodig is.

15.3.5 Steigers

In het IJ worden nieuwe steigers en aanvaarbeschermingen in het water geplaatst ten behoeve van de pontaanlanding en het terugplaatsen van het Nacohuisje. De grens van het gebied waar de Keur AGV 2017 van toepassing is volgt de De Ruyterkade. Vanuit de Keur AGV 2017 gelden er geen beperkingen voor het plaatsen van de steigers.

Bij het uitvoeren van werkzaamheden is het belangrijk dat er voldoende ruimte in het IJ vrij blijft, zodat de doorstroming van het water en de waterkwaliteit niet negatief beïnvloed worden door de bouwwerkzaamheden. Bij de bouw van de steigers zal hier rekening mee gehouden worden.

15.3.6 Grondwater

In het geval van een kadeverlegging, kan een wijziging van de kadeconstructies een verandering in de grondwaterstand veroorzaken. In dat geval moeten nieuwe kademuren dezelfde condities hebben als de oude. Geadviseerd wordt om in dat geval voor de bouwwerkzaamheden de grondwaterstand vlak achter de kademuren te monitoren met peilbuizen. Indien de huidige kademuren erg doorlatend blijken te zijn, dan moet er bij de wijzigingen ter plaatse de kademuren voor gezorgd worden dat de nieuwe kademuren even doorlatend zijn als de oude of er voorzieningen worden aangebracht, zodat het grondwater in de toekomst even gemakkelijk kan wegstromen.

De vergroting van het verkeersverblijfsgebied ter hoogte van de nieuwe pontaanlanding wordt op een steiger gerealiseerd, onderzoek naar mogelijke invloed op het grondwater is zodoende niet aan de orde.

15.4 Nautisch beheer/veiligheid

15.4.1 Algemeen

Het IJ is een belangrijke vaarweg die de status van hoofdtransportas heeft. Het vormt de verbinding tussen zeehavens en het achterland. Het Rijk zet in op het stimuleren van vervoer via water in plaats van weg. Het functioneren van de hoofdtransportas mag door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd.

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht besteed te worden aan de veiligheid langs vaarwegen. Een vlot en veilig scheepsvaartverkeer dient beschermd te worden. In algemene zin geldt dat bebouwing langs vaarroutes zichtlijnen voor scheepvaart kunnen belemmeren. Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Ook hiervoor geldt in algemene zin dat bebouwing langs het IJ deze radars niet mag verstoren. Nieuwe bebouwing langs de oever dient ook beschermd te worden tegen scheepvaart die uit de koers kan raken.

Hieronder wordt weergegeven hoe met de nautische veiligheid bij dit bestemmingsplan is rekening gehouden. De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in hoofdstuk 12 Externe veiligheid.

Het nautisch beheer van het IJ ligt bij het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. De taken van dit orgaan worden uitgevoerd door Haven Amsterdam, het Centraal Nautisch beheer.

Het CNB toetst alle nieuwe ruimtelijke plannen op en rond het IJ. Voor nieuwe ruimtelijke plannen geldt dat de nautische veiligheid op het IJ ten alle tijden gewaarborgd moet zijn. Het CNB zal nauw en tijdig betrokken worden bij de verdere uitwerking en concretisering van de plannen, zodat de nautische veiligheid geborgd blijft.

15.4.2 Beoordeling nautische veiligheid

Richtlijn Vaarwegen 2017

In de Richtlijn Vaarwegen 2017, paragraaf 3.12.3 worden voorschriften gegeven over de vrije ruimte langs een vaarweg. De vrije ruimte langs een vaarweg is de ruimte die vrij is van bouwwerken, opgaande begroeiing en dergelijk die het functioneren van een vaarweg in gevaar kunnen brengen, bijvoorbeeld door blokkering van (radar-) zichtlijnen of ter voorkoming van aanvaren van bouwwerken. Binnen een beperkingsgebied zijn wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden van gemeenten gebonden aan de

instemming van de vaarwegbeheerder.

Voor het IJ ter hoogte van het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding geldt een beperkingsgebied van 25 meter, gemeten vanaf de vaarwegbegrenzing.

Het plangebied van bestemmingsplan Zuidelijke pontaanlanding ligt buiten het beperkingsgebied van 25 meter, op ongeveer 65 meter vanaf de grens van de Rijksvaarweg.

Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012

De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 (RHN 2012) en het Havenreglement Noordzeekanaalgebied (HrN 2012) zijn van toepassing op het IJ. De RHN 2012 en de HrN 2012 bevatten een regeling voor de zee- en beroepsvaart op het gebied van ordening, veiligheid en milieu van de haven.

Waterbeheerder

Rijkswaterstaat (RWS) is waterbeheerder van het IJ. Rijkswaterstaat heeft de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) gemandateerd om namens RWS de nautische rijkstaken in het Noordzeekanaalgebied uit te voeren. Derhalve ligt het nautisch beheer van het IJ bij het CNB. Het Havenbedrijf Amsterdam is beheerder van het IJ langs de kades, buiten het nautische gebied met de vaargeul voor het scheepvaartverkeer.

Het bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan het CNB. Zie verder Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Beoordeling nautische veiligheid

De aanlanding, aanvaarbeschermingen en steiger waarop het Naco-huisje wordt gebouwd, worden conform de geldende technische eisen en veiligheidsnormen gebouwd.

De bebouwing wordt buiten het beperkingsgebied van 25 meter vanaf de grens vanaf de rijksvaarweg gebouwd, de zogenaamde bebouwingsvrije zone, waardoor de veiligheid voor de scheepvaart gewaarborgd is. Daarnaast worden de aanlanding en het Naco-huisje voorzien van aanvaarbeschermingen.

15.4.3 Conclusie

Voor nieuwe ruimtelijke plannen geldt dat de nautische veiligheid op het IJ ten alle tijden gewaarborgd moet zijn, om dit te borgen zal het CNB nauw en tijdig betrokken worden bij de verdere uitwerking en concretisering van de plannen, zodat de nautische veiligheid geborgd blijft.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

16.2 Artikelsgewijze toelichting

16.2.1 Toelichting op de bestemmingen

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **artikel 1 Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **artikel 2 Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

- **artikel 3 Verkeer -1**

Alle gronden met een nadrukkelijke (hoofd)verkeersfunctie voor het weg- en tramverkeer, met uitzondering van spoorwegverkeer waar de bestemming Verkeer - 2 van toepassing is, zijn bestemd als Verkeer - 1. Het bestemmingsgebied omvat niet alleen de betrokken rijwegen, maar ook de doorgaande voet- en fietspaden, verkeers- en groenvoorzieningen, taluds, kunstwerken en nutsvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding 'brug' bevindt zich een brug. De maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, heeft met name betrekking op de hoogte van lantaampalen, verkeerssignalen, kunst- en reclameobjecten.

- **artikel 4 Verkeer - 2**

Het spoorwegareaal is bestemd als Verkeer - 2. Toegestaan zijn spoorwegvoorzieningen zoals rails, viaducten en onderdoorgangen, taluds en bermen, geluidsschermen, (keer-)muren met de daarbij behorende groenvoorzieningen, water en nutsvoorzieningen.

De maximale bouwhoogte van portalen ten behoeve van het spoorwegverkeer bedraagt 9 meter.

- **artikel 5 Water**

De bestemming Water betreft alle wateren binnen het plangebied. Onder de functie water moet eveneens worden verstaan vaarwater en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer.

De pontaanlanding, de aanvaarbeschermingen en de steiger waarop het NACO-huisje zijn op de verbeelding aangeduid met een aanduiding 'specifieke vorm van water - 1'. Ze zijn uitsluitend te gebruiken zoals omschreven in de regels.

- **artikel 6 Waarde - Archeologie**

De gronden waarvoor een archeologische verwachting geldt, hebben een dubbelbestemming Waarde - Archeologie gekregen. Voor deze gronden is geregeld dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 2500 m² en dieper is dan 5 meter onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van dit artikel en in de tweede plaats de andere bepalingen

- **artikel 7 Waarde - Cultuurhistorie**

In hoofdstuk 10 is uitvoerig aandacht besteed aan de cultuurhistorische ontwikkeling. Alle gronden in het plangebied hebben deze dubbelbestemming. Behoud van de cultuurhistorische- en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen uit dit artikel en in de tweede plaats de bepalingen uit de overige artikelen.

- **artikel 8 Anti-dubbelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt.

- **artikel 9 Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **artikel 10 Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **artikel 11 Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe

afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

- **artikel 12 Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **artikel 13 Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Kostenverhaal

De verplaatsing van de pontaanlanding met Naco-huisje is geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening. Kostenverhaal via een exploitatieplan of een anterieure overeenkomst is niet vereist.

De kosten voor de vergunning en ruimtelijke procedure voor de verplaatsing van de aanlanding worden gedekt uit de Algemene Dienst, het Centraal Mobiliteitsfonds en deels uit de reserve BSI (een subsidie vanuit de Vervoersregio).

De kosten voor renovatie en transport van het NACO-huisje komt ten laste van de risicovoorziening IJsei, die is opgenomen in de reserve van de GREX IJsei.

De economische uitvoerbaarheid is hiermee verzekerd.

17.2 Planschade

Langhout Wiarda heeft in opdracht van de gemeente een planschaderisicoinventarisatie uitgevoerd. Om te kunnen bepalen of er planschade op zal treden is er een vergelijking gemaakt. Zie ook Bijlage 7 Planschade risico inventarisatie

17.2.1 Planologische vergelijking

In het nieuwe planologische regime worden de twee aanlandingsplaatsen van het IJpleinveer met bijbehorende voorzieningen planologisch mogelijk gemaakt. Ter plaatse wordt water gedempt en de kade vergroot. Aan de noordzijde worden 4 rijen met afmeerpalen geplaatst. Naast de afmeerpalen is een gebouwtje in 2 of 3 bouwlagen (het zogenaamde Naco huisje) op een nieuw aan te leggen steiger voorzien. Aan de zuidzijde komen de verbindingen van de aanlandingsplaatsen met de bestaande voetgangers-, fiets- en brommerroutes.

17.2.1.1 *Bouwen*

In het huidige planologische regime vigeert op de gronden waar de planologische wijziging plaats gaat vinden in de eerste plaats de bestemming “water”. Binnen de bestemming “water” zijn ondermeer bouwwerken ten behoeve van het scheepvaartverkeer mogelijk. Een maximale bouwhoogte van binnen de bestemming “water” toegestane bouwwerken is niet aangegeven. Gelet op het bepaalde in artikel 9, lid 2 van de Woningwet en op inhoud van het bestemmingsplan, werkt de bouwverordening aanvullend voor wat betreft de maximaal toegestane bouwhoogte. Uit bijlage 1 van de bouwverordening blijkt dat de onderhavige locatie valt onder zone P. Binnen deze zone geldt op basis van het bepaalde artikel 2.5.20 van de bouwverordening een maximale bouwhoogte van 21 meter. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) in werking getreden. Met deze wet (reparatiewet) wordt herstel van wetstechnische gebreken en leemten in een aantal wetten beoogd. Op grond van artikel XXII, sub c, is het vijfde lid van artikel 8 van de Woningwet van de Woningwet komen te vervallen. Op grond van dit artikellid konden in de bouwverordening voorschriften van stedenbouwkundige aard worden opgenomen. Op grond van artikel 133 van de Woningwet, zoals dit is toegevoegd ingevolge artikel XXII, sub h, van de reparatiewet blijft voor gebieden waar op het tijdstip van inwerkingtreding van de reparatiewet een bestemmingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is, artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet van toepassing tot het tijdstip van wijziging van het bestemmingsplan, doch uiterlijk tot 1 juli 2018. Doordat onderhavig bestemmingsplan na 1 juli 2018 zal worden vastgesteld en er naar verwachting op die datum geen ander bestemmingsplan zal zijn vastgesteld waarin stedenbouwkundige voorwaarden zijn geregeld, kan vanaf 1 juli niet meer uitgegaan worden van de aanvullende werking van de bouwverordening. in casu is de 'sky de limit'. Een bouwhoogte van bijvoorbeeld 25 meter behoort tot de planologische mogelijkheden.

In het nieuwe planologische regime is in de eerste plaats een vergroting van de kade voorzien. De kade wordt in noordelijke richting over een diepte van circa 25 meter uitgebreid. Het oppervlak van de uitbreiding van de kade bedraagt circa 2000 m². In de tweede plaats zijn binnen de vigerende bestemming “water” aan de noordzijde 4 rijen met afmeerpalen voorzien en aan de oostzijde een steiger met daarop het Naco huisje. De hoogte van het Naco huisje zal circa 10 meter bedragen (in de regels wordt uitgegaan van maximaal 15 meter, omdat de hoogte vanaf het wateroppervlak moet worden gemeten in plaats van omliggend maaiveld). In relatie tot de vigerende bestemming “water” nemen de bebouwingsmogelijkheden gelet op de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet toe. De maximale bouwhoogte die op basis van de bouwverordening mogelijk is wordt immers niet overschreden. Binnen het zuidelijk deel van de bestemming “water” dat wordt geraakt door de beoogde ontwikkeling en waar de uitbreiding van de kade zal plaatsvinden zijn de aanlandingsplaatsen voor de veerpont voorzien. Aan weerszijden van de aanlandingsplaatsen zijn 4 opstelplaatsen voor elk circa 80 fietsen voorzien. Er is hier geen relevante bebouwing voorzien. Ook hier nemen in relatie tot de vigerende bestemming “water” de bebouwingsmogelijkheden niet toe.

Binnen de geraakte bestemming “verkeer-1” worden de benodigde ruimtes voor fietsen en de verbindingen van de voetgangers-, fiets- en brommerroutes op de ter plaatse aanwezige routes aangelegd. Ook hier is geen relevante bebouwing voorzien en nemen in relatie tot de vigerende bestemming “verkeer-1” de bebouwingsmogelijkheden niet toe.

Qua bebouwingsmogelijkheden zal derhalve als gevolg van de beoogde planologische wijziging geen planologisch nadeel optreden.

17.2.1.2 *Gebruik*

Indien de gebruiksmogelijkheden worden vergeleken dan geldt het volgende. Onder het huidige planologische regime vigeren ter plaatse de bestemmingen “water” en “verkeer-1”. Binnen dat deel van de bestemming “water” waar de pont aan de kade afmeert geldt de aanduiding “lp” en is op grond van de specifieke gebruiksregel van artikel 6.3 het permanent afmeren/aanleggen toegestaan. In het Naco huisje zal de kaartverkoop voor de pont plaatsvinden en zal de horeca functie worden toegestaan. Binnen het zuidelijke deel van de bestemming “water” zonder de aanduiding “lp” wordt de kade uitgebreid. De uitbreiding van de kade en de functie horeca binnen het Naco huisje passen op zichzelf beschouwd niet binnen de gebruiksmogelijkheden van het vigerende regime. Gelet op de gebruiksmogelijkheden van het vigerende regime, waar binnen de grenzen van het plangebied cruiseschepen planologisch jaarrond een ligplaats kunnen innemen met de daarbij gepaard gaande overlast voor de omgeving, leidt het nieuwe plan in relatie tot de vigerende bestemming “water” niet tot een verzwaring van het gebruiksregime.

Binnen de geraakte bestemming “verkeer-1” worden de benodigde ruimtes voor fietsen en de verbindingen van de voetgangers-, fiets- en brommerroutes op de ter plaatse aanwezige routes aangelegd. Binnen de bestemming “verkeer-1” zijn volgens de doeleindenomschrijving straten wegen, en voet- en fietspaden mogelijk. Het beoogde gebruik in het nieuwe regime past derhalve binnen de gebruiksmogelijkheden van de vigerende bestemming. In relatie tot de vigerende bestemming “verkeer-1” zal ook hier niet tot een verzwaring van het gebruiksregime optreden.

Qua gebruiksmogelijkheden zal derhalve als gevolg van de beoogde planologische wijziging geen planologisch nadeel optreden.

17.3 **Conclusie**

17.3.1 **Kostenverhaal**

Kostenverhaal via een exploitatieplan of een anterieure overeenkomst is niet vereist. De kosten voor de vergunning en ruimtelijke procedure voor de verplaatsing van de aanlanding worden gedekt uit de GREX voor het Stationsgebied. De economische uitvoerbaarheid is hiermee verzekerd.

17.3.2 **Planschade**

Gelet op het feit dat er qua bebouwings- en gebruiksmogelijkheden geen planologische verslechtering optreedt, behoeven de vragen hoeveel de schade bedraagt en of de schade voor vergoeding in aanmerking komt niet meer beantwoord te worden.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
4. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Centrum;
5. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Hoogheemraadschap van Rijnland (Waternet);
6. Port of Amsterdam;
7. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
8. Rijkswaterstaat;
9. Stadsregio en vervoersregio;
10. Gasunie N.V.;
11. Stadsherstel Amsterdam;
12. NS
13. Prorail;
14. Gemeentelijk vervoersbedrijf;
15. Liander;
16. Fietzersbond.

Er zijn reacties binnengekomen van Gasunie N.V., Liander, Prorail, Stadsdeel Centrum en Port of Amsterdam CNB. De reacties zijn hieronder samengevat weergegeven en beantwoord. De volledige reacties zijn als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen, zie bijlage 8 Bro-reacties concept ontwerp bestemmingsplan.

Gasunie N.V.

Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

reactie gemeente

De Bro-overlegreactie van de Gasunie N.V. leidt niet tot aanpassing van het plan.

Liander

Vanuit Liander zijn er geen opmerkingen op het plan.

reactie gemeente

De Bro-overlegreactie van Liander leidt niet tot aanpassingen van het plan.

Prorail

Van Prorail zijn twee reacties ontvangen:

reactie 9 juli 2018

Ik kan u mededelen dat ProRail in dit stadium van de procedure geen opmerkingen heeft. Wel behouden wij ons het recht voor om in een volgende fase alsnog opmerkingen/zienswijzen in te dienen.

reactie 31 juli 2018

ProRail voert momenteel, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de planstudie uit voor het project PHS Amsterdam. Doelstelling van dit project is het vergroten van de capaciteit zowel in de bestaande transferruimte van station Amsterdam Centraal als de spoorinfra tussen de stations Bijlmer Arena en Sloterdijk. Deze capaciteitsvergroting is nodig om de treinaantallen te verwerken uit het voorkeursbesluit PHS dat het kabinet in juni 2010 heeft genomen.

De maatregelen die in het kader van PHS Amsterdam worden genomen betreffen onder meer de aanleg van een vrije kruising ter hoogte van het bestaande emplacement Dijksgracht, het verbreden en verlengen van de perrons op Amsterdam Centraal alsmede de vervanging van de stalen bruggen over de Oostertoegang.

ProRail verwacht dat de nieuwe locatie van de pontaanlanding impact zal hebben op (de realisatie van) PHS Amsterdam meer in het bijzonder op (de realisatie van) de vervanging van de stalen bruggen over de Oostertoegang. ProRail verzoekt u dan ook ons nauw te betrekken bij de verdere planvorming voor de nieuwe aanlandingsplaats voor de pont.

reactie gemeente

We zullen Prorail nauw blijven betrekken bij de verdere planvorming voor de nieuwe aanlandingsplaats voor de pont.

Dagelijks bestuur Stadsdeel Centrum

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Centrum maakt, met instemming van de stadsdeelcommissie Centrum, een drietal opmerkingen op het concept ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Pontaanlanding:

1. Ten aanzien van de zeecruise wil het stadsdeel graag aansluiten op het onderzoek om de zeecruise buiten het centrum te plaatsen. Ten aanzien van de riviercruise en de transfer rondvaart in relatie tot touringcar (TTR) wil het stadsdeel wijzen op het coalitieakkoord waarbij touringcars geweerd moeten worden uit het centrum. Ten overmoede hierbij de opmerking dat Ruiterkade Oost val onder het gebied van stadsdeel Centrum.
2. Ten aanzien van de uitwerking van shared space is het Dagelijks Bestuur akkoord, werkt prima aan de IJzijde van CS.
3. Verbreden fietspad bij Oostertoegang is een aandachtspunt voor de toekomst (HFS).

De stadsdeelcommissie heeft op 18 september enkele opmerkingen toegevoegd:

- gevraagd wordt om een visie op riviercruise en rondvaart in relatie tot het coalitieakkoord waarin wordt gezegd 'de touringcars moeten het centrum uit';
- gevraagd wordt om een visie van het college hoe omgegaan moet worden met het heen- en weer vervoer van mensen die hiervan gebruik maken;
- graag aandacht voor de diverse stromen voetgangers en fietsers rondom de ponten en het gebruik van de shared space die best chaotisch aandoet en ook tot gevaarlijke situaties kan leiden. Hierbij de opmerking dat een shared space de alertheid van de gebruikers bevordert en dat vanwege de drukke nieuwe manieren van mobiliteit ontwikkeld moeten worden.

reactie gemeente

bestemmingsplan_Zuidelijke pontaanlanding (vastgesteld)

Het advies van het stadsdeel wordt betrokken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan ziet op de verplaatsing van de pontaanlanding van het IJpleinveer. Als gevolg hiervan is verplaatsing van riviercruises nodig. In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal geen visie op riviercruise en rondvaart opgesteld worden.

Via het regionale Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG) wordt momenteel gewerkt aan een regionale aanpak voor de zeecruise in het Noordzeekanaalgebied. De gemeente Amsterdamse geeft zelf een opdracht voor het opstellen van een visie voor de riviercruise. Bij de uitwerking van de plannen voor onder andere de shared-space wordt extra aandacht geschonken aan de diverse voetgangers- en fietsersstromen.

Port of Amsterdam/ Centraal Nautisch beheer

Het CNB kan, door het ontbreken van de definitieve configuratie van de pontfuiken en steiger voor het Naco-huisje, nog geen concrete toetsing op de Nautische veiligheid uitvoeren. Het CNB vraagt nauw en tijdig betrokken te worden bij de verdere uitwerking en concretisering van het BP.

In de toelichting wordt niet ingegaan op de impact van de pontaanlanding op de riviercruiseactiviteiten. Indien de procedure tot vaststelling van het BP wordt voortgezet zonder dat er concrete alternatieven voor de riviercruise voorhanden zijn zal HbA een zienswijze indienen en zo nodig beroep instellen. De inzet is echter om in gesprek te blijven en tot een gedeelde, gedragen positieve oplossing te komen.

reactie gemeente

Het CNB en het Havenbedrijf zijn nauw betrokken bij de uitwerking en concretisering van de pontaanlanding. Afgesproken is dat de verplaatsing van de riviercruiseschepen wordt gecompenseerd in de Coenhaven (er worden drie ligplekken gecompenseerd in de Coenhaven en twee plekken aan de De Ruyterkade Oost worden, na verplaatsing van de steiger gebruikt door twee kleinere riviercruiseschepen dan wel gecompenseerd in de Coenhaven). De toelichting is aangevuld met een paragraaf, waar ingegaan wordt op het vervallen van de ligplekken van riviercruiseschepen, zie hiervoor paragraaf 4.4 Riviercruises.

18.2 Maatschappelijk overleg

Het ontwerp bestemmingsplan wordt gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan tijdens deze termijn zienswijzen indienen.

18.3 Participatie

De Algemene inspraakverordening van de gemeente Amsterdam bepaalt dat geen inspraak wordt verleend op plannen/besluiten waar bij wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure wordt voorzien. In dit geval is dat in de Wet ruimtelijke ordening bepaald. Er heeft daarom geen algemene inspraak plaatsgevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Wel wordt tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een informatieavond georganiseerd.

