



Bestemmingsplan Jachthaven Zeeburgereiland

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1819BPGST-OW01

Datum print 27 Mei 2020

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Huidige situatie	12
2.3	Nieuwe situatie	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	30
3.3	Gemeentelijk beleid	34
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	41
4.1	Luchtkwaliteit	41
4.2	Geluidhinder	44
4.3	Bodemkwaliteit	49
4.4	Externe veiligheid	50
4.5	Milieuzonering bedrijven	51
4.6	Milieueffectrapportage	52
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	55
5.1	Water	55
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	65
5.3	Natuur	70
5.4	Mobiliteit en parkeren	76
5.5	Duurzaamheid	83
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	87
6.1	Algemeen	87
6.2	Artikelgewijze toelichting	87
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	91
7.1	Inleiding	91
7.2	Plangebied	91
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	93
8.1	Inspraak	93
8.2	Vooroverleg	93
8.3	Zienswijzen	94

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam groeit hard en heeft een forse woningbouwopgave. Aan deze opgave wordt in diverse stadsdelen hard gewerkt. Zeeburgereiland is één van de plekken die verder ontwikkeld wordt tot een hoog stedelijk (woon)gebied. Vanwege deze ontwikkeling moet een deel van de huidige waterkeringen rondom het Zeeburgereiland worden verzwakt tot een primaire waterkering, zodat wordt voldaan aan de eisen die de Waterwet stelt. Het Zeeburgereiland grenst namelijk gedeeltelijk aan het IJmeer (waartoe ook het Buiten IJ behoort). Omdat het IJmeer volgens de Waterwet buitenwater is en het Zeeburgereiland maar gering hoger ligt dan het wateroppervlak van het IJmeer, moet het woongebied op het Zeeburgereiland met een primaire waterkering tegen het water van het IJmeer worden beschermd.

De waterkering aan de noordoostelijke kant van het eiland (deze is gelegen vanaf de Oranjesluizen tot Enneüs Heermabrug) is in 2014 op de vereiste hoogte gebracht. De verzwaring van de waterkering aan de zuidelijke kant van het eiland (deze is gelegen vanaf de Enneüs Heermabrug tot het Amsterdam-Rijnkanaal) is gepland om eind 2021 gerealiseerd te zijn.

Voor de versterking van de zuidelijke waterkering moeten de functies die nu op en aan de rand van het water zijn gevestigd (tijdelijk) worden verplaatst. Het gaat hier om de woonboten en jachthaven Holland Sport Boat Centre (HSBC), die in de huidige situatie aan de zuidelijke waterkering liggen. Voor de woonboten is een apart bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet in verplaatsing van de jachthaven.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het doel van dit bestemmingsplan is om een actueel planologisch-juridisch kader te scheppen voor realisatie en in gebruikname van de jachthaven op de nieuwe locatie.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

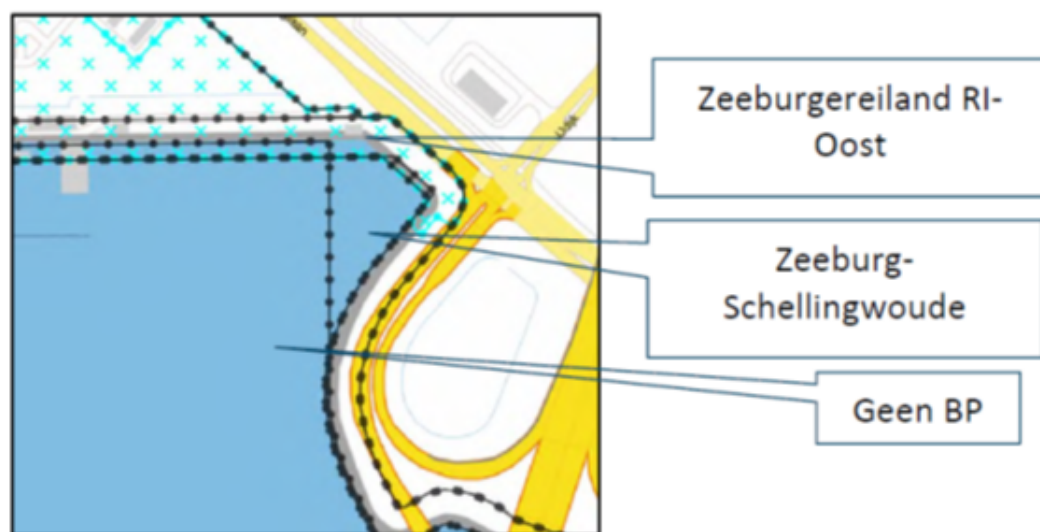
De nieuwe locatie van de jachthaven ligt in het oostelijk deel van Amsterdam en in het westelijk deel van het IJmeer, in de westelijke oksel van de op- en afritten van de A10.



Huidige locatie jachthaven (1) en beoogde locatie (2).

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Voor een groot deel van het plangebied (water) geldt op dit moment geen bestemmingsplan. Met dit bestemmingsplan zal de laatste zogenaamde 'witte vlek' op het water om Zeeburgereiland tot het verleden behoren. Voor een ander deel gelden op dit moment de bestemmingsplannen "Zeeburg-Schellingwoude" en "Zeeburgereiland RI-Oost". Het gebruik als jachthaven is niet in overeenstemming met deze bestemmingsplannen. Gezien het voorgaande is het nodig een nieuw bestemmingsplan op te stellen dat voorziet in realisatie en ingebruikname van de jachthaven op de nieuwe locatie. Aan de west- en zuidzijde sluit het plangebied aan op die van de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen Woonboten Baaibuurt Zeeburgereiland en Water om Zeeburgereiland.



Ligging bestemmingsplannen (www.ruimtelijkeplannen.nl)

1.5 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten beschreven.

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de historie, de huidige en nieuwe situatie van het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van Rijk, provincie en de gemeente zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie en cultuurhistorie, natuur, mobiliteit en parkeren en duurzaamheid). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is opgenomen in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de historische ontwikkeling van het plangebied en haar omgeving en wordt de huidige en nieuwe situatie beschreven.

2.1 Historie

Om de Amsterdamse haven goed bereikbaar te houden voor moderne zeegaande schepen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Het waterpeil van het IJ werd voortaan beheerst met de nieuwe sluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen aan de noordzijde van het Zeeburgereiland. Hiermee ontstond de onderverdeling in het Binnen- en het Buiten-IJ.

Met de voltooiing van het Merwedekanaal in 1892, vanaf 1952 onderdeel van het Amsterdam-Rijnkanaal, verbeterde ook de scheepvaartverbinding met de grote rivieren en het Duitse achterland. Bij de aanleg van het kanaal waren de pas aangelegde dijk tussen Binnen- en Buiten-IJ vervangen door de meer oostwaarts gelegen Zuider IJdijk.

De oorspronkelijke oostelijke vaarroute bleef intussen in gebruik door verkeer van en naar het Zuiderzeegebied en was nog altijd onderhevig aan de problemen die de getijdenwerking met zich mee bracht. Om het dichtslibben van de vaarweg tegen te gaan werd in 1893 haaks op de Zuider IJ-dijk een vier kilometer lange strekdam gebouwd, de Zeebreker. Het driehoekige watervlak dat zo ontstond deed tot het begin van de 20ste eeuw dienst als depot voor bagger uit het oostelijk havengebied en de stadsgrachten.

Het baggerdepot tussen de Zuider IJdijk en de Zeebreker groeide snel uit tot een driehoekig eiland, het IJ-eiland. Het nieuwe eiland kreeg vanwege de strategische ligging al snel een militaire functie. Aan de zuidwestzijde werden vanaf 1907 schietbanen, barakken en een exercitieterrein ingericht. Langs de Zuider IJdijk verschenen ook een wachterswoning, een schuilloods voor de manschappen, een toiletgebouw en een opslagplaats voor schietschijven. In 1916 werd ter plaatse van de tegenwoordige Sportheldenbuurt, buiten het plangebied, het Marine Vliegkamp Schellingwoude aangelegd. Tijdens de Duitse bezetting in 1940-1945 bouwde de Luftwaffe Vliegerhorst Schellingwoude om tot de grootste vliegbasis voor watervliegtuigen van Nederland. Verspreid over het eiland verrezen tientallen Duitse werken, variërend van zware bunkers tot luchtafweergeschut.

Na de oorlog verloor het IJ-eiland geleidelijk haar militaire karakter en in 1968 werden de laatste militaire complexen opgeheven. Het merendeel van de gebouwen werd gesloopt om plaats te maken voor nieuwe gebruikers. De voltooiing van de Zuiderzeeweg, de Amsterdamsebrug en de Schellingwouderbrug in de jaren 1956-1957 maakten het gebied beter toegankelijk voor verkeer vanuit de stad, waarna zich allerlei grote en kleine bedrijven in het gebied vestigden. In de jaren 90 werd de Ringweg A10 en de Piet Heintunnel aan het wegennetwerk toegevoegd.

De afgelopen jaren is het grootste deel van het eiland, dat tegenwoordig bekend staat als het Zeeburgereiland, bouwrijp gemaakt met het oog op de herontwikkeling tot woongebied. Uitzondering hierop zijn de terreinen ten zuiden van de IJburglaan, waar de Baaibuurtten zijn voorzien, en de strook buiten de Zuidelijke IJdijk. Hier herinneren nog enkele gebouwen aan de (militaire) geschiedenis van het eiland.

Het water om Zeeburgereiland is 'meeontwikkeld'. Dit houdt met name verband met de functie van het plangebied voor verkeers-, vervoers- en recreatieve doeleinden. Vanwege de goede ontsluiting en de goede mogelijkheden voor waterrecreatie, heeft jachthaven HSBC zich meer dan 50 jaar geleden op de huidige locatie gevestigd.

2.2 Huidige situatie

Het huidige karakter van (de omgeving van) het plangebied wordt mede bepaald door het Zeeburgereiland en door de specifieke ligging bij de stad en het water. De nabijheid van de binnenstad, schakel naar de nieuwe woonwijk IJburg, aan het scharnierpunt van de waterwegen IJ en Amsterdam-Rijnkanaal, de rust en ruimte van het IJmeer en Waterland en de ligging aan de Ring A10 vormen de belangrijkste karakteristieken.

Jachthaven HSBC is in de huidige situatie gelegen aan de Zuiderzeeweg 2 in Amsterdam.

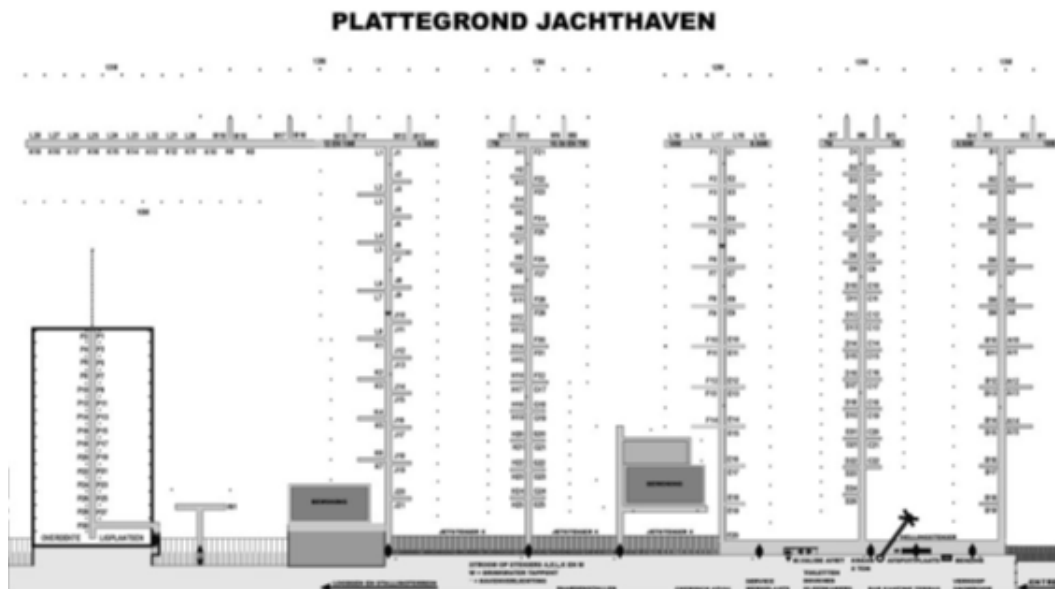


Huidige situatie jachthaven HSBC

Op het terrein van de jachthaven bevindt zich een winterstalling, een showroom, een onderhoudswerkplaats, een bar/kantine met terras, woonboten, een paardrijbak, diverse loodsen en stallingsmogelijkheden en diverse zomerhuisjes. Het gebied is toegankelijk via de Zuiderzeeweg via twee routes (zie gele pijlen in bovenstaande afbeelding). Aangrenzend aan het terrein bevinden zich

studentenwoningen, gemeentelijke opslag en een parkeergelegenheid (P&R).

De haven heeft momenteel circa 350 ligplaatsen voor motorboten, waarvan maximaal circa 50 passantenplaatsen. Naast 3 kleine zeilboten (met een masthoogte lager dan 6 m) bevinden zich alleen motorboten in de haven. De schepen zijn gemiddeld tussen de 8 en 10 meter lang. De minimale lengte is circa 4 m, de maximale lengte is circa 20 m. Daarnaast zijn er 60 ligplaatsen voor waterscooters.



De bezettingsgraad van de haven was de afgelopen jaren circa 80%. Voor de economische crisis in 2008 was er een wachtlijst. In het hoogseizoen (juli en augustus) vaart dagelijks circa 50% van de motorboten uit, in het middenseizoen (mei, juni, september en oktober) circa 20% en in het laagseizoen (november t/m april) circa 2%. Circa 20% vaart richting de Oranjesluizen, circa 80% richting IJsselmeer en de Randmeren (zie onderstaande afbeelding). Er is een aanlegmogelijkheid voor maximaal 60 waterscooters en er zijn stallingsmogelijkheden voor waterscooters op het terrein. Een groot deel van de waterscooters vaart richting het IJsselmeer aangezien hier geen snelheidslimiet is. Dit is circa 90%. Circa 5% gaat naar de Randmeren en circa 5% gaat naar overige bestemmingen.



Vaargedrag

De nieuwe locatie betreft in de huidige situatie voornamelijk open water. Aan de noordzijde is de Zuider Ijdijk bepalend voor de vorm en de herkenbaarheid van Zeeburgereiland.

2.3 Nieuwe situatie

De jachthaven heeft meer dan 50 jaar op de huidige locatie gezeten op een eindig erfpachtcontract. Het is al lange tijd bekend dat de jachthaven niet op de huidige locatie kan worden voortgezet. Al enige tijd vinden er gesprekken plaats tussen de jachthaven en de gemeente over een mogelijk nieuwe locatie voor de jachthaven. Een nieuwe locatie is niet eenvoudig te vinden. Gezocht is naar een locatie rondom Zeeburgereiland, omdat er behoefte is aan waterrecreatieve voorzieningen rondom Zeeburgereiland. Het eiland wordt omringd door water. Dit water vormt bij uitstek de plek voor recreatie dicht bij huis. Daarnaast is er ten zuiden van Zeeburgereiland ruimte voor snelvaart (in het water direct ten zuiden van de jachthaven is een snelvaartgebied aangewezen). Bovendien hoeven de boten niet door de sluizen om het buitenwater te bereiken.

Op de nieuw beoogde locatie is ruimte voor maximaal 200 ligplaatsen voor motorboten in plaats van 350 en maximaal 60 ligplaatsen voor waterscooters. Daarnaast worden op land een werkplaats, kantoor, een bedrijfswoning en een winterstalling/opslag mogelijk gemaakt. Deze functies zijn allen beoogd als ondersteunende functie aan de jachthaven. Het plan maakt ook een showroom mogelijk voor de verkoop van nieuwe en tweedehands boten. Deze functie is complementair aan de jachthaven. Verder komt er een horecavoorziening, die bezoekers van de jachthaven kan bedienen, maar ook los van de jachthaven een functie heeft.

De klantenkring blijft naar verwachting onveranderd en daarmee ook het vaargedrag en routes zoals beschreven in paragraaf 2.2. Daarnaast is het streven om dezelfde voorzieningen mogelijk te maken als in de huidige jachthaven (met uitzondering van de zomerhuisjes, de paardrijbak en de paardenstal). Omdat er sprake is van een afname van de beschikbare ruimte, zal het oppervlak aan jachthaven inclusief de daarmee samenhangende voorzieningen afnemen. Het gebied blijft ontsloten zoals in de huidige situatie, via twee routes op de Zuiderzeeweg.

De oever van de zuidzijde van het Zeeburgereiland krijgt een zo openbaar mogelijk karakter, ten behoeve van de nieuwe bewoners en gebruikers van het eiland. De nieuwe jachthaven zal zich daarom vestigen aan de rand van rijksweg A10, direct ten westen van de westelijke oprit. Door de jachthaven hier te huisvesten kan:

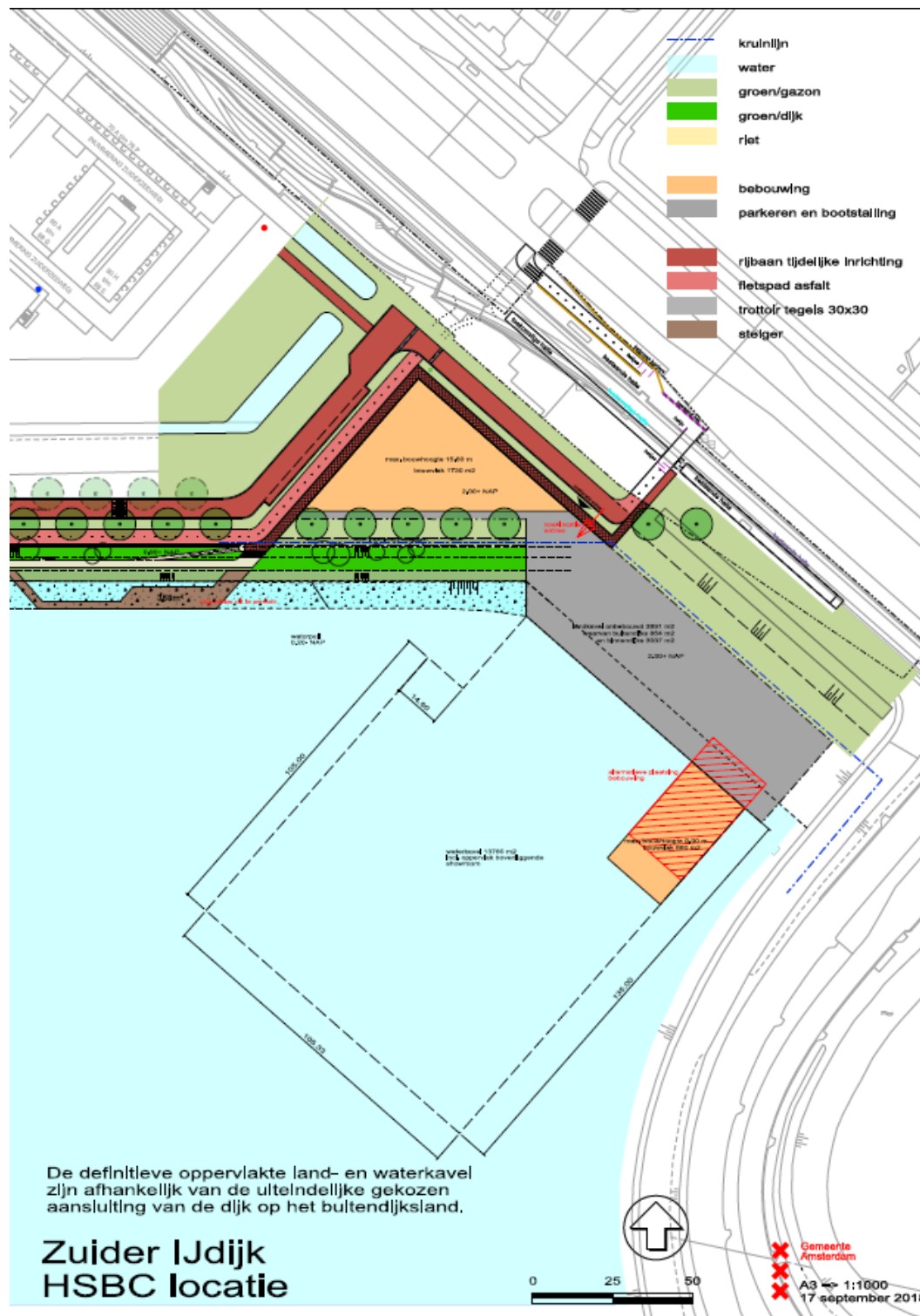
1. ruimte gemaakt worden voor 5 woonboten ten oosten van de Amsterdamseburg;
2. een zo groot mogelijk stuk van de oever openbaar gemaakt worden, zodat toekomstige bewoners het water vanaf de oever kunnen ervaren;
3. deze zo compact mogelijk worden ingepast, zodat deze voortgezet kan worden, maar niet langer zo'n groot deel van de oever gebruikt.

De beoogde, nieuwe locatie van de jachthaven is besproken met de wegbeheerder van toerit 14/A10. De wegbeheerder heeft ingestemd met deze nieuwe locatie. De locatie is ook besproken met de toekomstig beheerder van de waterkering, Waternet. Waternet heeft aangegeven dat zij zich kan vinden in de huisvesting van de jachthaven op deze locatie. De eisen die zij stelt aan de primaire waterkering zijn verwerkt in de bouwenvelop die voor de jachthaven is opgesteld.

Gelet op de beschikbare ruimte om op deze plek naast de rijksweg A10 de primaire waterkering aan te leggen én de wens om een deel van het programma voor de jachthaven buitendijks te realiseren, wordt circa 0,8 ha extra land gemaakt, waarvan circa 0,36 ha voor de aanleg van een primaire waterkering, en circa 0,44 ha (4400m²) voor de jachthaven, direct buiten het profiel van de waterkering. Dit land zal gebruikt gaan worden ten behoeve van het parkeren van bezoekers van de jachthaven en de horeca en de (buiten)winterstalling van pleziervaartuigen.

Voor de ontwikkeling van de jachthaven is een bouwenvelop opgesteld waarin de ruimtelijke kaders voor

de inrichting van de nieuwe locatie zijn opgenomen.



Bouwenvolop nieuwe locatie HSBC

Het planvoornemen geeft in hoofdzaak de mogelijkheid tot:

- de bouw van een botenloods/showroom op/in het water;
- de bouw van steigers voor ligplaatsen voor pleziervaartuigen. De ruimte waar de steigers komen te liggen, neemt circa 12.900m² in beslag (exclusief showroom). De steigers zullen in deze waterkavel maximaal 15% van de beschikbare ruimte innemen. Dat is 2000m²;
- een ligplaats voor een woonark, in eigendom bij de exploitant van de jachthaven, maar dan alleen voor zover de huidige eigenaren hiervan gebruik maken;
- een bedrijfswoning;
- een horecavoorziening in de vorm van een restaurant met zalenverhuur.

Jachthaven HSBC richt zich op jachten en waterscooters en niet op zeilboten.

Verder kan nog opgemerkt worden dat ten westen van het plangebied onderzocht wordt of het haalbaar is om een HOV Oostverbinding (voor bussen of trams door middel van een brug of tunnel) te realiseren tussen het Zeeburgereiland en de Indische Buurt. De constructie van de Amsterdamsebrug is niet sterk genoeg voor een tram en er is geen ruimte voor een vrije busbaan. Dit onderzoek bevindt zich nog in een verkennend stadium, zodat nog niet duidelijk is of deze verbinding er gaat komen en als deze er gaat komen hoe deze dan wordt vormgegeven.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- 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.

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Dit besluit is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de nationale belangen uit de SVIR.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Van de in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geregelde onderwerpen zijn voor het voorliggende bestemmingsplan de onderwerpen rijksvaarwegen, hoofdwegen, Natuurnetwerk Nederland, primaire waterkeringen en het IJsselmeergebied van belang.

Rijksvaarwegen

Het plangebied ligt aan de rand van het Buiten-IJ en behoort hiermee tot het rijksvaarwegenstelsel (artikel 2.1.1 Barro jo. artikel 3.1 en bijlage II Waterbesluit). Om te waarborgen dat het rijksvaarwegenstelsel goed blijft functioneren, dient er een vrijwaringszone in acht genomen te worden (artikel 2.1.2 Barro). Het plangebied ligt buiten de vrijwaringszone, zodat dit geen belemmering oplevert voor dit bestemmingsplan.

Hoofdwegen

In artikel 2.7 Barro is bepaald dat bij ministeriële regeling hoofdwegen of delen daarvan worden aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een reserveringsgebied bevat geen wijzigingen ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat reserveringsgebied geldende bestemmingsplan, die de volgende activiteiten of bestemmingen mogelijk maken:

- het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, uitgezonderd een tijdelijk bouwwerk als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van die wet of een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in bijlage II, artikel 1, eerste lid, bij het Besluit omgevingsrecht;
- stortplaats voor afvalstoffen;
- bergingsgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet.



Bron: Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Uit bovenstaande afbeelding is af te lezen dat er een reserveringsgebied van 34 meter in acht genomen dient te worden voor de toekomstige verbreding van de Rijksweg A10. Het plangebied ligt buiten het reserveringsgebied van de rijksweg A10. In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op belang van de A10 als veilige en goede verkeersverbinding.

Natuurnetwerk Nederland

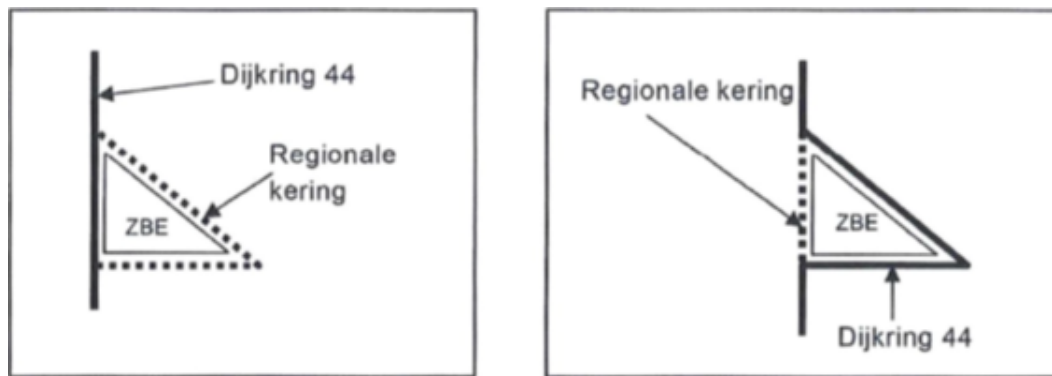
Het Barro bevat regels ter bescherming van de ambitie met betrekking tot de realisatie en het beheer van het Natuurnetwerk Nederland (NNN): een robuust, landelijk netwerk van natuur. Bij provinciale

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden aangewezen en worden in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Zie hierover verder paragraaf 3.2.2.

Primaire waterkeringen

Het Barro bevat in titel 2.11 regels ter bescherming van primaire waterkeringen. De huidige waterkeringen bij Zeeburgereiland worden verlegd. Dit is een grote ontwikkeling, die deels al heeft plaatsgevonden en in 2022 is afgerond. Dijkkring 44 wordt zodanig uitgebreid dat het Zeeburgereiland erbinnen gaat vallen (zie afbeelding hieronder). Hiertoe wordt aan de noord- en zuidzijde van het Zeeburgereiland een primaire waterkering aangelegd. Dit heeft als consequentie dat de huidige waterkering aan de westzijde, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, kan worden afgewaardeerd van primair naar secundair.



Schematische weergave verlegging van primaire waterkeringdijkkring 44 Zeeburgereiland (links huidige situatie, rechts: toekomstige situatie)



Overzicht primaire en secundaire keringen Zeeburgereiland met fasering

Door het binnendijs brengen van Zeeburgereiland verandert de status van de waterkering aan de westzijde van Zeeburgereiland. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering. Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand).

De primaire waterkering met de daarbij behorende beschermingszone heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' gekregen, waarmee de belangen van de waterkering in dit plan zijn gewaarborgd.

IJsselmeergebied

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

Het plangebied ligt tot slot in het IJsselmeergebied. Hiervoor geldt een verbod om buitendijks nieuwe bebouwing mogelijk te maken (titel 2.12 Barro). Omdat er sprake is van nieuwe bebouwing, is hiervoor ontheffing van het Barro aangevraagd (artikel 3.2 Barro). Het verbod van nieuwe bebouwing geldt niet voor 350 ha voor de gemeente Amsterdam, ten behoeve van IJburg tweede fase (artikel 2.12, lid 2, onder a Barro). Voor het verplaatsen van de woonboten en de jachthaven (als gevolg van de verzwaring van de zuidelijke waterkering) is ca. 1,5 ha aan landwinning en nieuwe bebouwing in het IJmeer nodig. Die 1,5 ha gaat van de al toegestane 350 ha voor Amsterdam ten behoeve van IJburg tweede fase af, zodat er per saldo geen extra nieuw land / nieuwe bebouwing in het IJmeer komt. Het feitelijk in gebruik te nemen buitendijkse landaanwinnings- / bebouwingsoppervlak zal niet overschreden worden, aangezien voor IJburg 100 ha minder aan landaanwinning wordt uitgevoerd dan het Barro toestaat, waardoor het belangen dat het Rijk primair beoogt te beschermen, te weten het behoud van het waterbergend vermogen van het IJmeer/Markermeer/IJsselmeer, niet wordt geschaad. Dit is bevestigd met het besluit tot verlening van de ontheffing van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op 24 september 2018. Dit besluit is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het Barro.

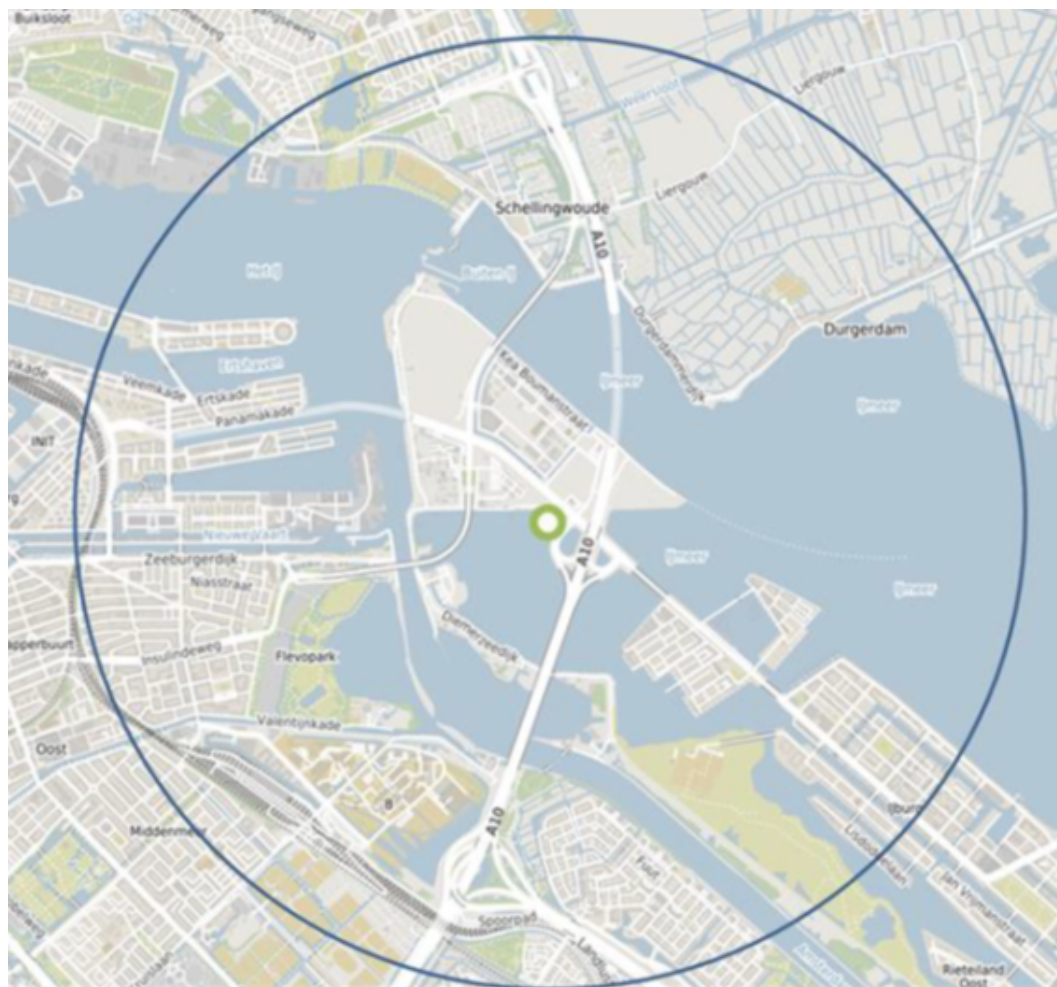
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening. Doel hiervan is om bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zoals in dit geval een jachthaven met een zelfstandige horecafunctie in bestaand stedelijk gebied, duurzaam ruimtegebruik te stimuleren en onaanvaardbare leegstand te voorkomen.

Jachthaven

Met dit plan wordt voorzien in de behoefte aan een jachthaven. Dit kan als volgt toegelicht worden. De herkomst van bezoekers van ligplaatsen in deze jachthaven is grotendeels bepalend voor de marktregio. Circa 80% van de bezoekers van de jachthaven komt uit Amsterdam en de directe omgeving van Amsterdam. Het primaire verzorgingsgebied van de jachthaven is dan ook de gemeente Amsterdam.

De ontsluiting naar het IJ aan de rand van Amsterdam is naar verwachting het belangrijkste unieke 'selling point' voor bezoekers en gebruikers van de jachthaven. Een gebruiker van deze jachthaven overweegt naar verwachting enkel (alternatieve) ligplaatsen binnen een straal van enkele kilometers rondom de huidige locatie van de jachthaven. Een mogelijk alternatieve locatie zal eveneens aan de rand van Amsterdam en direct aan open water moeten liggen met de mogelijkheid om te varen met motorboten en waterscooters. Het snelvaartgebied ligt direct voor de jachthaven. Dit is uniek binnen Amsterdam en omgeving. Daarnaast ligt deze jachthaven buitendijks en niet zoals twee andere nabij gelegen jachthavens aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanaf deze jachthaven kan men direct het IJmeer op en hoeft niet eerst door de Oranjesluizen te worden gevaren. De regio waarbinnen de ligplaatsen mogelijke ruimtelijke effecten teweeg brengen, ligt naar verwachting binnen een beperkte straal rondom de huidige locatie.



Indicatief verzorgingsgebied, straal 2,5 kilometer.

Bron: Open Basiskaart, 2018

De nieuwe locatie voorziet in minder ligplaatsen (van 350 naar 200 ligplaatsen). Er worden geen grote kwalitatieve veranderingen voorzien. Dit plan leidt dan ook niet tot een toenemend of sterk veranderend aanbod binnen de regio. De huidige ligplaatscapaciteit voorziet al in een behoefte en op de nieuwe locatie is sprake van een lagere capaciteit. De huidige jachthavens binnen de marktregio kennen geen grote leegstand en op de huidige locatie van de jachthaven is de bezettingsgraad groot. Ten tijde van de economische crisis was dit 80% en voor de crisis was er een wachtlijst.

In Nederland neemt de algemene behoefte aan ligplaatsen veelal af. Oorzaken zijn vergrijzing en een verandering van het vaargedrag. Mensen gaan minder vaak en minder lang met de boot weg. Dit is een gevolg van het aanbod aan alternatieve vakantiemogelijkheden, lage vliegtarieven, instabiel weer in Nederland en jongeren die moeilijk te binden zijn. De toervaart daalt, maar het aantal dagtochten met sloepen neemt nog wel toe. Gebieden die geschikt zijn voor dagtochten doen het daarom nog relatief goed (bron: prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, Waterrecreatie Advies, augustus 2016).

Deze trends zijn echter niet één op één te vertalen naar Amsterdam. Het toerisme in Amsterdam groeit hard, het aantal inwoners groeit sterk en de gemiddelde leeftijd van de inwoners van Amsterdam ligt een

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

stuk lager dan in de rest van Nederland. Bovendien is het besteedbaar inkomen veelal hoger waardoor het gemakkelijker en aantrekkelijker is een boot te varen.

Voor Amsterdam zijn er diverse aanleidingen om aan te nemen dat de behoefte aan jachthavenplekken niet afnemend is. Naast de eerder genoemde eigenschappen van de bevolkingssamenstelling en toenemend toerisme zorgt ook nieuw beleid voor een toenemende bezetting van de jachthavens (Watervisie Amsterdam 2040). Het beleid ziet er op toe dat ligplaatsen / jachthavens gelegen voor de Oranjesluizen ook ruimte mogen bieden voor kleinere plezierboten. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kleine privébootjes, maar ook om rondvaartboten. Hierdoor neemt de druk op deze plekken toe en leidt dit tot een verdringing van de grotere zeil- en motorboten. Er ontstaat hierdoor binnen Amsterdam een vraag vanuit een vervangingsopgave.

Binnen en rond het verzorgingsgebied van de beoogde nieuwe locatie zijn meerdere jachthavens gevestigd. Al deze jachthavens hebben een eigen type aanbod, waarbij vrijwel iedere jachthaven zich weet te onderscheiden van de volgende. Zo variëren de jachthavens in omvang, soort instap, omvang van aanlegplaatsen en aanvullende voorzieningen. Het merendeel van de jachthavens heeft een bezettingsgraad van minimaal driekwart. Bovendien zijn er in verschillende jachthavens rondom IJburg wachtlijsten voor een ligplaats (bijvoorbeeld Durgerdam en Watersportvereniging IJburg). Het feit dat er wachtlijsten zijn voor een plek in één van deze jachthavens, duidt op een behoefte aan jachthavenplekken. De verwachting is dan ook dat de kwantitatieve behoefte niet zal afnemen.

In kwalitatieve zin wordt er een specifieke doelgroep bediend die elders niet terecht kan (snelvaartboten direct aan open water). Ook de combinatie van een jachthaven met aanvullende functies is dermate uniek dat dit niet op een andere locatie mogelijk is. Deze jachthaven maakt bovendien een groot aantal ligplaatsen voor jetski's mogelijk. Dit wordt, zeker in deze omvang, niet bij andere jachthavens aangeboden. Dat maakt deze jachthaven uniek. Dit plan voorziet in een kwalitatieve verrijking van het bestaande aanbod of in ieder geval in behoud van het diversiteitsaanbod.

De nieuwe locatie van de jachthaven voorziet dan ook in een behoefte. Om die reden is in de Watervisie Amsterdam 2040 ook ruimte voorzien voor een jachthaven ten zuiden van Zeeburgereiland.

Horeca

De beoogde horecaontwikkeling heeft een omvang van maximaal 1.500 m². Hierbij kan gedacht worden aan een luchroom of ijssalon, een café, een restaurant en zalenverhuur, waarbij maximaal 500 m² bvo gebruikt mag worden voor zalenverhuur.

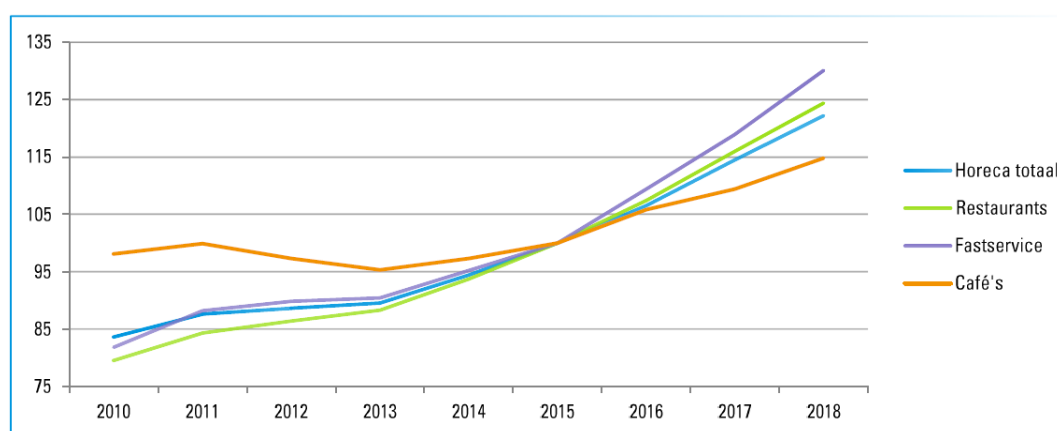
Het horecabeleid voor het Zeeburgereiland kent de volgende ambities ("Horecanota stadsdeel Oost 2012"):

- In groeiende stadsdelen (met in de toekomst meer inwoners en bezoekers) is ruimte voor uitbreiding van het aantal horecavestigingen. Gestreefd wordt naar een gelijklopende groei van het aantal horecavestigingen en het aantal inwoners/bezoekers.
- In het horecabeleid wordt gesteld dat voor de leefbaarheid van nieuwe woongebieden de aanwezigheid van enkele (zelfstandige) horecafuncties belangrijk is (vooral in de avonduren).
- De groei van horeca vindt in Oost hoofdzakelijk plaats op en rondom de economische assen en in voorzieningen- en horecaclusters. Doordat de nieuwe locatie van de jachthaven nabij één van de economische assen ligt (Piet Hein Kade - IJburglaan) is er ruimte voor toevoeging van horeca.
- Bij uitbreiding van het aanbod wordt kwaliteit verkozen boven kwantiteit. Er wordt gestreefd naar een gevarieerd, kwalitatief goed en hoogwaardig horeca aanbod.

Nu het Zeeburgereiland een plek wordt om te wonen en te recreëren, ook in de avond, past de beoogde horecaontwikkeling in dit beleid.

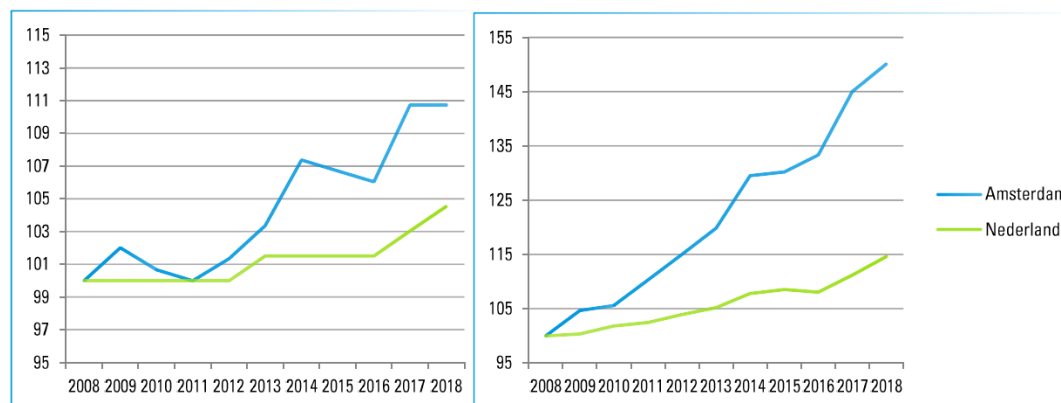
De horecasector is een groeimarkt. De afgelopen vijf jaar is de omzet in de horecasector hard gegroeid. Ten opzichte van 2015 is de omzet van de gehele horecasector met bijna 25% gestegen in 2018 (CBS, 2018). Binnen de sector is vooral een groei te zien in het aantal restaurants en fastserviceconcepten. Beide sectoren spelen sterk in op het veranderde eetpatroon van de consument, nieuwe eet-concepten en het gemak (o.a. bezorgen).

Ook de horecaomzet in Amsterdam laat een positieve groei zien. In Amsterdam steeg de horecaomzet met 20% in de periode 2012 t/m 2016. De toenemende vraag naar horecagelegenheden genereert ook extra aanbod. Bovendien zien we dat er sowieso een constante behoefte is aan vernieuwing van het aanbod om bezoekers te blijven trekken. Inspelen op de veranderende horecabehoeft van de consument is belangrijk voor een gezonde bedrijfsvoering en een gezonde marktsituatie.



Omzetontwikkeling horeca Nederland (2015=100) (bron: CBS, 2018)

Het aanbod in de restaurantsector is de afgelopen jaren hard gegroeid in Amsterdam. In 2008 bedroeg het totale verkoopoppervlak in de sector nog zo'n 124.900 m². Tien jaar later is dit oppervlak gegroeid naar zo'n 187.500 m² (HorecaDNA, 2018). Ook het aantal restaurants per 10.000 inwoners laat zien dat de gemeente Amsterdam een sterkere groei doormaakt dan de rest van Nederland. Het aantal restaurants per 10.000 inwoners lag in Amsterdam tien jaar geleden op 14,9 en is in 2018 gegroeid tot 16,5. Het landelijk gemiddelde daarentegen lag in 2008 op 6,6 en is in 2018 gegroeid tot 6,9 per 10.000 inwoners.



Ontwikkeling restaurantsector Amsterdam en Nederland (links in m² vwo en rechts in aantal restaurants per 10.000 inwoners; 2008=100) (bron: Horeca DNA, 2018 en CBS, 2019)

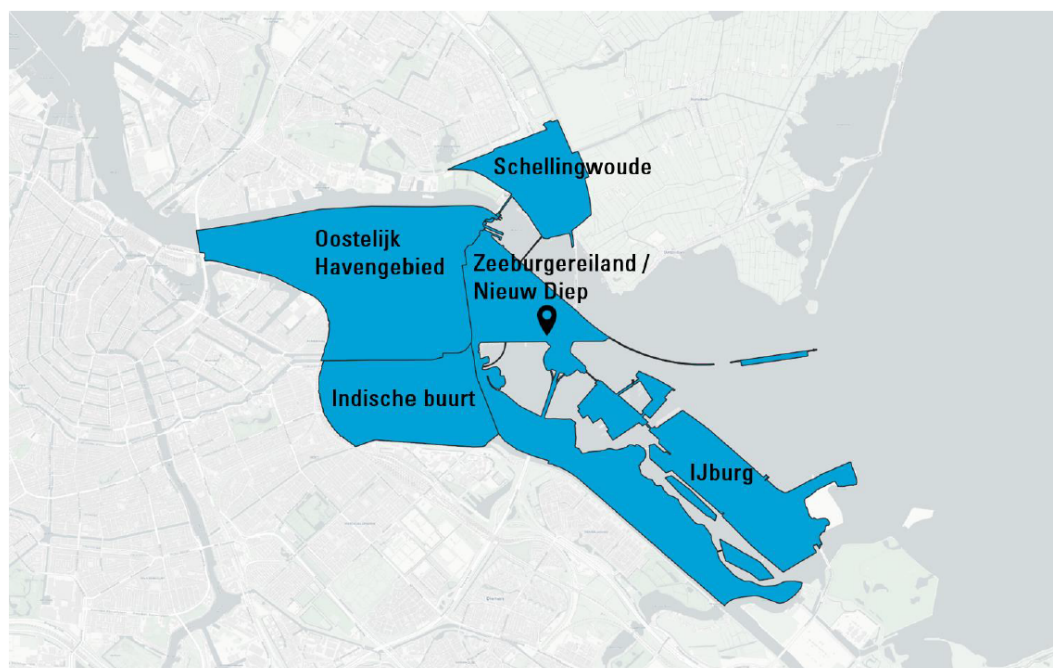
Amsterdam springt, in vergelijking met de regio en Nederland als geheel, behoorlijk in het oog als het gaat om de verkoopvloeroppervlakte aan restaurants per 10.000 inwoners. De gemeente Amsterdam heeft momenteel een aanbod van 2.195 m² aan restaurant per 10.000 inwoners. Vergeleken met de provincie Noord-Holland en Nederland als geheel is dat substantieel hoger. In Noord-Holland ligt dit cijfer op ongeveer 1.400 m² en nationaal ligt het nog lager, namelijk 1.160 m² per 10.000 inwoners.

Daarnaast ligt het gemiddelde restaurantaanbod in de overige drie grote steden Den Haag, Utrecht en Rotterdam op ongeveer 1.615 m² per 10.000 inwoners. Ook ten opzichte van deze gemeenten heeft Amsterdam dus een veel groter restaurantaanbod. Verklaringen hiervoor zijn de groeiende recreatie/toerisme en de toenemende buitenhuisconsumptie van Amsterdammers. Horecagelegenheden (met name restaurants) profiteren hiervan. Kijkend naar de demografische voorspellingen voor Amsterdam en de groeiende toerisme-sector lijkt er niet meteen sprake te zijn van een overschot aan horeca in Amsterdam.

Momenteel beschikt de gemeente Amsterdam over zo'n 55 zalen-/partycentra. Het aanbod van dit type horeca is de afgelopen jaren hard gegroeid. In de afgelopen 25 jaar is het aantal zalen-/partycentra in Amsterdam verdubbeld. Hiermee groeide het aantal zalen-/partycentra harder dan gemiddeld in Nederland. In Amsterdam groeide het aantal zalen-/partycentra de afgelopen tien jaar met zo'n 40%, in Nederland met zo'n 20%. Een gemiddeld partycentrum in Nederland is circa 1.000 m² groot. Hiermee is de te realiseren zaal kleiner dan gemiddeld in Nederland.

Om een goed beeld te kunnen schetsen van de behoefte en mogelijke effecten is het van belang de reikwijdte van de nieuwe horecagelegenheid in de jachthaven in kaart te brengen. Binnen dit gebied wordt de behoefte aan de beoogde functie bepaald en geconfronteerd met het aanbod. Bovendien wordt binnen dit verzorgingsgebied in beeld gebracht of er leegstandseffecten te verwachten zijn.

Gelet op de gemiddelde afstand tot een café/restaurant en het aanbod aan horecagelegenheden in Amsterdam, is een marktgebied van 2 kilometer reëel. De beoogde horecagelegenheid zal vooral voorzien in de behoefte van nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland. Deze zullen veelal lopend of met de fiets komen. Dat levert een maximale reistijd van zo'n 10 minuten op, gelijk aan een marktregio/verzorgingsgebied met een straal van zo'n 2 kilometer. Naast de nieuwe bewoners van het Zeeburgereiland wordt dit aangevuld met toevloeiing vanuit omliggende wijken en met bezoekers van de jachthaven. Het ruimtelijk verzorgingsgebied van de beoogde horecagelegenheid wordt daarom gesteld op de wijken Oostelijk Havengebied, Schellingwoude, Zeeburgereiland/Nieuw Diep, Indische buurt en IJburg. Voor de zalenverhuur wordt een groter verzorgingsgebied verwacht.



Markregio beoogde horecavoorziening jachthaven Zeeburgereiland

Zoals zojuist aangegeven wordt de potentiële bezoekersstroom (marktpotentie) voor de beoogde horecaontwikkeling vanuit drie doelgroepen verwacht: bewoners Zeeburgereiland, inwoners van omliggende wijken en bezoekers van de jachthaven. Om de ruimtebehoefte per doelgroep te kunnen bepalen, zijn aannames gedaan. Het is niet altijd mogelijk op basis van objectieve gegevens een specifiek aandeel van de bezoekers dat daadwerkelijk een restaurant in de jachthaven gaat bezoeken te bepalen. De gedane aannames zijn gezien de voorliggende ontwikkeling het meest realistisch.

De toekomstige bewoners van het Zeeburgereiland vormen een belangrijke doelgroep voor de beoogde horecagelegenheid. Op basis van de prognose van de gemeente Amsterdam (bron: OIS Amsterdam, 2019) wordt uitgegaan van zo'n 10.400 inwoners op het Zeeburgereiland in 2030. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde Nederlander 2,2 keer per maand een restaurant bezoekt (bron: GFK, 2016). Dit betekent per persoon zo'n 25 tot 30 restaurantbezoeken per jaar. Het totaal aantal restaurantbezoeken per jaar door inwoners van het Zeeburgereiland bedraagt daarmee zo'n 260.000 tot 315.000 bezoeken.

Gemiddeld is er in Nederland circa 1 restaurant per 1.550 inwoners. Uitgaande van de verwachte circa 10.400 inwoners op het Zeeburgereiland, zal de vestiging van circa 6,7 restaurant gelijk zijn aan de Nederlandse 'norm'. Uitgaande van een gemiddelde omvang van circa 250 tot 300 m² (bron: restaurantaanbod in Amsterdam-Oost, Vastgoeddata.nl, mei 2019), betekent dit een behoefte van circa 1.675 tot 2.010 m² restaurant.

Ervan uitgaande dat niet alleen inwoners van het Zeeburgereiland, maar ook bewoners van omliggende wijken gebruik maken van de nieuwe horecagelegenheid, stijgt het aantal potentiële horecabezoekers fors. In 2019 bedroeg het inwoneraantal van het verzorgingsgebied van de horecafunctie zo'n 71.200. Dit betekent zo'n 1,8 miljoen tot 2,1 miljoen restaurantbezoeken per jaar. De komende jaren staan er in het verzorgingsgebied bovendien meerdere nieuwbouwplannen op de agenda. Hierdoor zal het inwonersaantal met zo'n 22.500 groeien naar 93.700 in 2030 (bron: OIS Amsterdam, 2019). Als gevolg hiervan stijgen ook het aantal potentiële jaarlijkse restaurantbezoeken met circa 30% tot 2030.

- Welk deel van deze nieuwe inwoners daadwerkelijk een horecagelegenheid op het Zeeburgereiland

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

bezoekt is momenteel niet te bepalen.

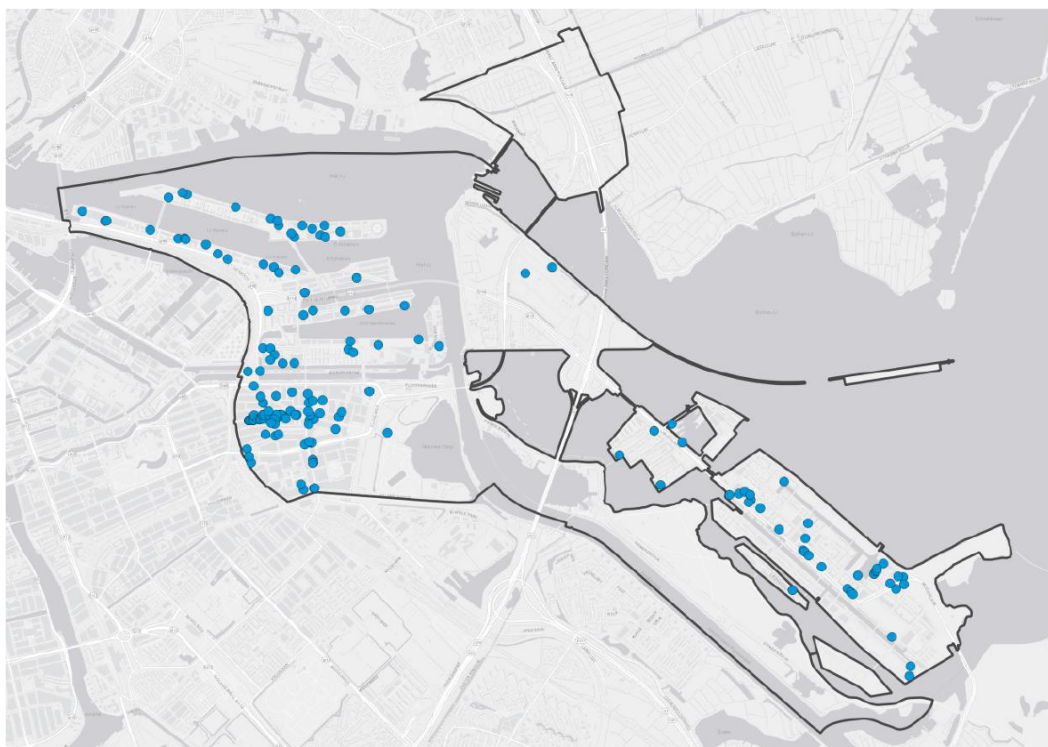
- Stel dat slechts 10 tot 20% van het aantal restaurantbezoeken van nieuwe inwoners binnen het verzorgingsgebied plaatsvinden op het Zeeburgereiland, betekent dit al ruim 59.400 tot 118.800 bezoeken per jaar van nieuwe inwoners.
- Uitgaande van een gemiddelde besteding van € 26 per bezoeker, betekent dit een potentiële omzet van circa € 1.544.400 tot € 3.088.800.
- Uitgaande van een gemiddelde omzet van € 3.300 tot € 3.800 per m² kan een aanvullende behoefte vanuit deze doelgroep verwacht worden van circa 470 tot 815 m² bvo.

Ten slotte vormen de bezoekers van de jachthaven een belangrijke doelgroep voor de horecavoorziening. De nieuwe jachthaven zal maximaal 200 ligplaatsen aanbieden. Door dat de gemiddelde bezettingsgraad van jachthavens hoog is (zo'n 90 à 95%) zullen de ligplaatsen in de zomermaanden nagenoeg continu bezet zijn (door zowel vaste ligplaatsen als passanten). Gemiddeld genomen varen boten rond met 2,5 personen aan boord. Wanneer deze boten in de jachthaven liggen, bestaat de kans dat opvarenden gebruik maken van de horecavoorziening. Hierdoor wordt verwacht dat deze doelgroep een sterke plus genereert bovenop de al bestaande vraag naar horeca vanuit inwoners van het Zeeburgereiland en omliggende wijken.

Gezien het voorgaande betreft de vraag vanuit de genoemde drie doelgroepen gezamenlijk minimaal zo'n 2.145 tot 2.825 m² bvo. Tussen 2012 en 2016 steeg de omzet in de Amsterdamse horeca met circa 20%. Verwacht wordt dat deze omzetstijging sinds 2016 minimaal op gelijke voet is door blijven zetten en ook in de komende jaren door zal zetten. Reden om dit aan te nemen is de enorme groei in de woningbouw en de enorme groei in toerisme. Wanneer deze stijging ook meegenomen wordt in de verwachte vraag, zal de behoefte aan horecameters in de komende jaren fors doorgroeien.

In het verzorgingsgebied zijn 172 horecagelegenheden gevestigd. Het aanbod bestaat uit 106 restaurants en 66 cafetaria's, lunchrooms, snackbars, ijsslaons etc. Hiermee beschikt het verzorgingsgebied over 24 horecagelegenheden per 10.000 inwoners. Dit is lager dan het Amsterdams gemiddelde (53 horecagelegenheden per 10.000 inwoners) en lager dan het gemiddelde van stadsdeel Oost (36 horecagelegenheden per 10.000 inwoners).

Dat het aantal horecagelegenheden in het verzorgingsgebied lager dan gemiddeld is dan in Amsterdam (Oost) is logisch gezien de huidige functies van het gebied. Een groot deel van het verzorgingsgebied van de horeca in de jachthaven is momenteel nog onbebouwd en wordt de komende jaren getransformeerd naar woongebied of woon-werkgebied. Mede daardoor is het overgrote deel van het horeca aanbod gevestigd in het westen van het verzorgingsgebied.



Overzicht horeca-aanbod verzorgingsgebied jachthaven (bron: Vastgoeddata 2019)

In het verzorgingsgebied van de horecavoorziening worden enkele horecazaken te koop aangeboden (bron: Funda in business en HorecaSite.nl, juli 2019). Het gaat om drie restaurants in de Indische buurt (samen zo'n 325 m²), één restaurant op het Borneo-Eiland (circa 190 m²) en één restaurant aan de Zuidelijke IJ-oever (circa 90 m²). Het overige horeca-aanbod in Amsterdam bevindt zich over het algemeen in of dicht tegen het centrum aan.

De behoefte aan een extra horecavoorziening is niet zonder meer uit te drukken in een berekening van vraag minus aanbod. Gezien de voorgaande analyse is sprake van een groei in vraagpotentieel in Amsterdam. Dit betekent dat er nu (en in de toekomst) kansen zijn voor een kwalitatieve toevoeging in het aanbod. Van belang is om inzicht te geven in de effecten die een potentiële horecaontwikkeling in de jachthaven heeft op de totale markt.

De meest reële invulling voor de horecagelegenheid is een restaurant. De toevoeging van een restaurant in de jachthaven heeft (mogelijk) een omzetteffect op andere restaurants in het verzorgingsgebied. Immers, consumenten die gaan eten of drinken in het nieuwe restaurant bij de jachthaven zullen dat (mogelijk) niet (meer) doen bij een restaurant elders. Voor het berekenen van het omzetteffect is uitgegaan van de volgende gegevens:

- De gemiddelde groei van een horecazaak in Nederland is circa € 380.000 (HorecaDNA, 2017);
- In Amsterdam ligt de omzet per horecazaak met € 570.000 - € 600.000 1,5 keer zo hoog als in de rest van Nederland (CBS Maatwerk Amsterdam, 2017);
- De gemiddelde omzet in Nederland voor een restaurant is € 601.000 (HorecaDNA, 2015);
- De gemiddelde omzet per m² in een café-restaurant is € 3.600 (HorecaDNA, 2015);
- De gemiddelde omzet van een restaurant in Amsterdam is onbekend, maar op basis van de hogere omzet ligt dit naar verwachting tussen € 750.000 en € 1.000.000 (inschatting op basis van diverse referenties en businesscases);

- De gemiddelde omzet per m² in een café-restaurant in Amsterdam is circa € 5.000 - € 6.500 (inschatting op basis van diverse referenties en businesscases);
- Het besteed bedrag per gast per bezoek voor een restaurant is € 30 (Kenniscentrum Horeca; CBS, 2015). Aannemelijk is dat dit hoger ligt in Amsterdam;
- Om een gemiddelde omzet te halen moet de beoogde horeca-ontwikkeling jaarlijks 20.000 - 25.000 klanten ontvangen. Dit zijn circa 50-60 klanten per dag.

Met een bvo van 1.000 m² wordt de jaaromzet van het te realiseren restaurant geschat op € 5.000.000 tot € 6.500.000. De totale omzet van restaurants in het verzorgingsgebied bedraagt circa € 170 tot € 175 miljoen. Op basis van deze gegevens is het omzeteffect op restaurants in het verzorgingsgebied als gevolg van het nieuwe restaurant in de jachthaven maximaal 3 à 4%. Het omzeteffect op nabijgelegen restaurants is daarmee beperkt.

Als het omzeteffect bekeken wordt in het licht van het sterk groeiende toerisme in Amsterdam dan is het realistisch om aan te nemen dat het omzeteffect op nabijgelegen restaurants kleiner is dan de berekende 3 à 4%. Tot 2025 verwacht de gemeente een groei van 35% tot 23 miljoen toeristen in Amsterdam. Door een toename van toeristen gaat de vraag naar restaurants en de vraagpotentie in de restaurantbranche toenemen de komende jaren. Om dit te faciliteren is een toename van het aanbod van restaurants noodzakelijk. Om die reden wordt een zeer beperkt omzeteffect verwacht van de horecavoorziening in de jachthaven op de bestaande horeca in het verzorgingsgebied.

Conclusie

Gezien het voorgaande leidt dit plan niet tot onaanvaardbare leegstand en voorziet het in een behoefte. De ladder voor duurzame verstedelijking staat het plan niet in de weg.

3.1.4 Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Naar aanleiding van uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat woonboten omgevingsvergunningplichtig zijn als bouwactiviteit (o.a. ABRvS 16 april 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:1331) en woonboten en ook andere drijvende bouwwerken die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren daarmee aan de technische eisen van het Bouwbesluit moeten voldoen, is repartiewetgeving opgesteld (Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Stb. 2017, 32) en de wijziging van het Bouwbesluit voor drijvende bouwwerken). Deze wetgeving is in werking getreden op 1 januari 2018.

In het Bouwbesluit zijn nu aparte technische eisen voor drijvende bouwwerken opgenomen. Voor nieuwe woonboten gaan er minder bruikbaarheidseisen gelden. Zo zijn er lagere plafonds en kleinere ruimtes mogelijk. Ook gelden er andere eisen voor de constructie, de brandveiligheid en het energieverbruik.

De wet voorziet in overgangsrecht voor woonboten en andere drijvende objecten die legaal aanwezig zijn op het moment van inwerkingtreding van de wet. Door dit overgangsrecht zijn de technische voorschriften van het Bouwbesluit 2012 niet van toepassing op deze categorie. De verleende ligplaatsvergunningen worden aangemerkt als omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Dit plan voorziet in één ligplaats voor een woonark. Deze woonark wordt bewoond door de exploitant van de jachthaven en wordt gebruikt als bedrijfswoning bij de jachthaven. Voor deze woonark is op 2 november 1994 door de Minister van Verkeer en Waterstaat een ligplaatsvergunning verleend. In die vergunning is opgenomen dat deze op 31 december 1999 eindigt, omdat destijds al een tijdelijke situatie werd voorzien. Er geldt dus geen ligplaatsvergunning meer voor de woonark. Het gebruik van de woonark wordt niet positief bestemd. Reden hiervan is dat het plan een bedrijfswoning op het land mogelijk maakt. Meer (bedrijfs)woningen mogelijk maken is niet nodig en wenselijk. Omdat de woonark er al jaren ligt, wordt het gebruik van de woonark alleen mogelijk gemaakt voor de huidige bewoners via

persoonsgebonden overgangsrecht.

Conclusie

Deze wet staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Provinciale Staten hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Economische groei en een gezonde leefomgeving moeten op elkaar zijn afgestemd en houden elkaar in evenwicht. De vele ontwikkelingen die de komende jaren op de samenleving zullen afkomen zijn in de Omgevingsvisie NH2050 aangestipt. Er zijn acht urgente ontwikkelingen geformuleerd waar de samenleving mee te maken zal krijgen:

- Klimaatverandering: bescherming bieden tegen de (extra versnelde) zeespiegelstijging.
- Bodem-, water- en luchtkwaliteit: verdere verbetering van de kwaliteit van bodem, water en lucht op alle plekken in de provincie.
- Biodiversiteit en natuur: investeren en vergroten van de biodiversiteit om andere doelen te bereiken zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.
- Economische transitie: ruimte te bieden aan ontwikkelingen van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten door de overgang naar duurzame economie.
- Energie transitie: overgaan naar een samenleving in de provincie die volledig klimaatneutraal is en is gebaseerd op hernieuwbare energie.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland verplaatsen zichzelf of producten effectief, veilig en efficient; het versterken van mobiliteitsopties zoals goede OV-verbindingen en ontwikkelen van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.
- Verstedelijking: vraag en aanbod van woon-en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming brengen, waarbij duurzaamheid het uitgangspunt is voor de totale woningvoorraad.
- Landschap: benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die helpen om in samenhang te kijken naar de bovengenoemde acht hoofdthema's. Verder heeft de provincie vijf samenhangende bewegingen beschreven die samen met de hoofdthema's richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke

opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio.

Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Primaire waterkering

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. De provincie streeft bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit na, inclusief versterking van cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones. Nieuwe ontwikkelingen moeten klimaatbestending en waterrobuust zijn.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer. Heel Zeeburgereiland wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart 2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Waterrecreatie is als belangrijk thema in Noord-Holland in een gezamenlijk met alle partners opgestelde Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030 benoemd. Zowel vanuit het economisch als maatschappelijk belang dient de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie te worden behouden en versterkt. Het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) is een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan waterrecreatie.

Op het Zeeburgereiland wordt langs de dijk een recreatieve fiets- en wandelroute aangelegd (het 'rondje Zeeburgereiland'). Dit sluit tevens aan bij de Agenda Groen en het daarop gebaseerde Provinciaal Meerjarenprogramma Groen 2017-2021, waarbij het aanleggen van natuur- en recreatieve verbindingen door de gehele provincie een belangrijk speerpunt is. Hetzelfde geldt voor het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018, dat een bijdrage wil leveren aan een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de kaders uit de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Het ruimtelijke beleid uit de provinciale omgevingsvisie is doorvertaald naar de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Daarnaast bevat de PRV regels die voortvloeien uit het Barro. Bij de gemeentelijke planologische besluitvorming, zoals over de vaststelling van een bestemmingsplan, moeten de regels uit de PRV in acht genomen worden.

Het plangebied ligt buiten het Natuurnetwerk Nederland (artikel 19 PRV). Zie hiervoor de afbeelding hieronder. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is op circa 1000 meter ten noordoosten van het plangebied gelegen (groene vlakken), de grote wateren liggen op circa 225 meter van het plangebied (blauwe vlak). Externe werking van de geplande ontwikkelingen op deze NNN-gebieden is niet aannemelijk omdat dit plan niet leidt tot meer vaarbewegingen.



Ligging Natuurnetwerk Noord-Holland (groene en blauwe vlakken).

Bron: Kaartbank Noord-Holland, 2018.

Dit plan is dan ook in overeenstemming met artikel 19 PRV. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de natuurwaarden.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV.

3.2.3 Watervisie

Water is enorm belangrijk voor ons land en de provincie. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie het water in Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. Het waterbeleid wordt daarom zo ingezet dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Dat gebeurt stapsgewijs. Dat kan, omdat de meeste waterproblemen - de lopende dijkversterkingen uitgezonderd - niet van vandaag op morgen opgelost hoeven te zijn. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk meekoppelen met andere ontwikkelingen en dan samen verschillende problemen tegelijk aanpakken.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie die aan bijna alle kanten omgeven is door groot water en voor meer dan de helft onder NAP ligt, is Noord-Holland het ideale toepassingsgebied voor technische en procesinnovaties op gebied van kust- en

dijkversterkingen, ruimtelijke adaptatie, zoetwatervoorziening en verbetering van de waterkwaliteit. Dat is ook af te lezen aan de innovatieve projecten die de provincie nu al kent of in voorbereiding zijn: de pilot zoetwaterberging op Texel, de zandige versterkingen aan de Noordzeekust, de oeverdijk bij de Markermeerdijken, de duurzame energieprojecten op de Afsluitdijk. Noord-Holland is daarmee een waterinnovatietuin waar innovaties daadwerkelijk tot toepassing komen. De ambitie is om dit nog verder te versterken.

De aanpak van meekoppelen volgt de provincie in het waterbeleid al langer, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen. Daarom zoekt de provincie met name de ruimtelijke transformatiegebieden op. Vergroting van de oplossingsruimte betekent ook dat met partijen wordt samengewerkt die voorheen niet of nauwelijks in beeld waren, zoals de Veiligheidsregio's en dat de provincie op nieuwe plekken aan tafel zal zitten.

Conclusie

Voor het plangebied geldt geen specifieke wateropgave. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de waterbelangen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.1.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam' vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen van de centrale stad en stadsdelen aan de structuurvisie worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

In het eerste deel van de structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en gestimuleerd worden.

Specifiek voor dit plangebied is dat er een hernieuwd besef is van de enorme rijkdom die de grote waterpartijen in en nabij de stad vertegenwoordigen; rijkdom in de vorm van (economische) ontwikkelingsruimte, grote belevingswaarde en recreatiemogelijkheden. Het is bij uitstek het water waarmee Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen. Door de ontwikkelingen langs de IJoevers, IJburg, Amsterdam Noord en de relatie met Zaanstad krijgt het IJ een steeds centralere positie in de kernstad. Het IJ gaat fungeren als waterplein of waterpark, terwijl het tegelijkertijd tot de drukst bevaren binnenvaartroutes van Nederland blijft behoren.

Het Noordzeekanaal/IJ is een belangrijke hoofdverkeersroute voor de scheepvaart. Deze vorm van gebruik zal in de toekomst verder toenemen. Tegelijkertijd zal het gebied langs het IJ en IJmeer verder worden verdicht en zal er ook vanuit andere sectoren een grotere druk op het gebied komen. Een toenemend aantal bewoners, werkers en bezoekers is op verschillende momenten in het gebied aanwezig, voor verschillende activiteiten. Het water, als onderdeel van de openbare ruimte, heeft daarin een belangrijke functie.

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de structuurvisie opgesteld en levert een bijdrage aan de waterrecreatiemogelijkheden.

3.3.2 Watervisie 2040

De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040). Het is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd.

Hoofdpijnen Watervisie

Amsterdam is een waterstad. Vanaf de Gouden Eeuw tot nu is het water in en om de stad één van de belangrijkste redenen van bestaan en bepaalt het in belangrijke mate de identiteit en aantrekkingskracht van de stad. De verdere groei van het aantal bewoners en bezoekers zorgt voor meer druk op de openbare ruimte en dus ook op het water en de oevers. Bovendien groeit de passagiers-, beroeps- en cruisevaart in de stad. Dit vraagt om maatregelen voor een optimaal en duurzaam gebruik van het water en een goede ordening van het groeiend gebruik van water en oevers. Bovendien liggen er kansen om het water meer en beter te gebruiken.

De gemeente werkt samen met andere partijen aan nieuwe recreatieve verblijfsplekken, zwemplekken en watersportvoorzieningen bij de Amsterdamse stadsplassen en de Amstel. Bij de verdere transformatie van de IJ-oevers en de ontwikkeling van IJburg worden nieuwe publieke voorzieningen, jachthavens en woonplekken aan en op het water ontwikkeld. Het vaarnetwerk wordt uitgebreid om de groei van de pleziervaart en passagiersvaart meer te laten spreiden over stad en regio. De gemeente faciliteert de groei van de passagiers- en cruisevaart, juist buiten de drukke binnenstad en het centrale deel van het IJ. Ook wordt er beter gehandhaafd op de groeiende (geluids)overlast op het water.

Amsterdam koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in en om Amsterdam. Zo wordt recht gedaan aan het motto 'Het water in Amsterdam is voor iedereen!'



Uitsnede Watervisie IJ en de haven

Uit bovenstaande uitsnede van de Watervisie 2040 blijkt dat voorzien wordt in een jachthaven aan de zuidzijde van het Zeeburgereiland. De beoogde ontwikkeling past in de Watervisie 2040.

Conclusie

Het bestemmingsplan voorziet in verplaatsing van de jachthaven om daarmee invulling te geven aan de ambitie uit de watervisie om aan de zuidzijde van Zeeburgereiland over een jachthaven te beschikken.

3.3.3 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het college (dagelijks bestuur van de desbetreffende stadsdeelcommissie) met een woonboot ligplaats in te nemen (artikel 2.3.1 Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010)). De ligplaatsvergunning is persoons-, ligplaats- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Dit plan voorziet in één ligplaats voor een woonark. Deze woonark wordt bewoond door de exploitant van de jachthaven en wordt gebruikt als bedrijfswoning bij de jachthaven. Voor deze woonark is op 2 november 1994 door de Minister van Verkeer en Waterstaat een ligplaatsvergunning verleend. In die vergunning is opgenomen dat deze op 31 december 1999 eindigt, omdat destijds al een tijdelijke situatie werd voorzien. Er geldt dus geen ligplaatsvergunning meer voor de woonark. Het gebruik van de woonark wordt niet positief bestemd. Reden hiervan is dat het plan een bedrijfswoning op het land mogelijk maakt. Meer (bedrijfs)woningen mogelijk maken is niet nodig en wenselijk. Omdat de woonark er al jaren ligt, wordt het gebruik van de woonark alleen mogelijk gemaakt voor de huidige bewoners via persoonsgebonden overgangsrecht.

Conclusie

De Verordening op het binnenwater 2010 staat niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

3.3.4 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik

In het stadsdeel Oost zijn een groot aantal gebieden gelegen die een sterke band hebben met het water, waaronder Zeeburgereiland. Vanuit historisch perspectief is het water zeer bepalend geweest bij de ontwikkeling van deze gebieden. In de huidige tijd speelt het water en het gebruik daarvan nog steeds een belangrijke rol. Deze rol heeft betrekking op de beleving van de openbare ruimte van diverse gebieden. Waarbij de verschillende wateren in Oost een eigen dynamiek en uitstraling hebben. Zo biedt de Amstel een andere beleving dan IJburg en nog weer een andere dan het Oostelijk Havengebied.

Op 25 juni 2013 is de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik vastgesteld door de voormalige deelraad van stadsdeel Oost. In hoofdstuk 2 van deze notitie staan een aantal uitgangspunten. Een uitgangspunt is, dat het de ambitie is om de hoofdlijnen ten aanzien van woonboten en oevergebruik in het bestemmingsplan te regelen, zoals de locatie van ligplaatsen en de hoeveelheid woonboten die daar zijn toegestaan. Een ander uitgangspunt is dat bestaande situaties, mits legaal, toegestaan blijven. Met bestaande situaties worden in deze notitie de woonboten en het oevergebruik bedoeld, zoals deze door middel van ligplaatsvergunningen, bestemmingsplanregelingen, beleid, overeenkomsten, etc. zijn toegestaan. In hoofdstuk 7 zijn ten aanzien van het gebruik van het land twee uitgangspunten genoemd. Eerst is als uitgangspunt genoemd dat de oevers bij de woonboten in stadsdeel Oost onderdeel zijn van de openbare ruimte. Vervolgens dat het gebruik van de oever/walkant als tuin zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel niet is toegestaan. Verder wordt nog vermeld dat indien schriftelijke toestemming wordt verleend, het van belang is dat de oever niet zal worden gebruikt voor opslag, schuurtjes en parkeerplaats voor boten.

Zoals eerder aangegeven, geldt er voor de woonark die in dit plangebied ligt geen ligplaatsvergunning meer. Om het gebruik van deze woonark eindig te laten zijn, is dit alleen mogelijk gemaakt voor de huidige bewoners (persoonsgebonden overgangsrecht).

Conclusie

Dit bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de uitgangspunten van de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost.

3.3.5 Verplaatsing woonboten

Voor de uitvoering van de dijkversterkingswerkzaamheden is het noodzakelijk dat de woonboten, die aan de zuidzijde van Zeeburgereiland liggen, gedurende deze werkzaamheden tijdelijk hun huidige ligplaats verlaten. Dat geldt ook voor de woonark die in dit plangebied ligt. De woonark wordt circa 200 meter naar het oosten verschoven en zal daar circa 1,5 jaar liggen. Nadat de versterkingswerkzaamheden zijn voltooid, wordt de woonark verplaatst naar de plek waar deze in dit plan is voorzien.

In overleg met de woonbootbewoners is een verplaatsingsplan opgesteld, waarin de tijdelijke verplaatsing en terugplaatsing van de woonboten op hoofdlijnen wordt beschreven. Het verplaatsingsplan dient als grondslag voor het later te nemen verplaatsingsbesluit voor de woonboten.

Het verplaatsingsplan is gebaseerd op het Verplaatsingsprotocol van stadsdeel Oost (het "verplaatsingsprotocol"). In het verplaatsingsprotocol is de procedure vastgelegd, die wordt gevolgd bij het verplaatsen van woonboten. De stappen in dit protocol zijn (in chronologische volgorde):

1. Het vaststellen van het besluit dat de onderbouwing is van het besluit tot verplaatsing;
2. Het vaststellen van het besluit tot verplaatsing (verplaatsingsbesluit);

3. Het aangaan van de individuele verplaatsingsovereenkomsten;
4. De uitvoering van de verplaatsing (feitelijke handelingen).

Het verplaatsingsbesluit is de grondslag voor het sluiten van verplaatsingsovereenkomsten. Met elke ligplaatsvergunninghouder (tevens eigenaar van een woonboot) wordt per woonboot een afzonderlijke verplaatsingsovereenkomst gesloten. De verplaatsingsovereenkomst is locatiespecifiek en bevat alle afspraken tussen de vergunninghouder en stadsdeel Oost aangaande de verplaatsing (bijvoorbeeld over wel of geen financiële vergoeding(en), nutsvoorzieningen, inrichting van de tijdelijke en heringerichte ligplaats, het daadwerkelijke verplaatsen van de woonboot, etc.).

Conclusie

Overeenkomstig het verplaatsingsprotocol van Stadsdeel Oost worden de woonboten verplaatst en weer teruggeplaatst. Het verplaatsingsprotocol voorziet in het zorgvuldig meenemen van de belangen van de woonbooteigenaren bij de verplaatsing van de woonboten. Dit bestemmingsplan legt de ruimtelijke situatie vast voor de in dit plangebied gelegen woonark, nadat de dijkversterkingswerkzaamheden zijn afgerond.

3.3.6 Nota Varen deel 1

In november 2018 heeft de gemeente Amsterdam met de 'Nota Varen' nieuw vaarbeleid vastgesteld. De tweeledige Nota Varen stelt een pakket aan maatregelen voor:

- Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het havenwater en woonbotenbeleid. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden hierin uitgewerkt;
- Deel 2, dat op korte termijn wordt vastgesteld, gaat uitgebreider in op de op- en afstapplaatsen en ligplaatsen, goederenvervoer over het water en bevat een aantal concrete uitvoeringsacties.

Met het nieuw vaarbeleid zijn de uitgangspunten voor varen in Amsterdam gewijzigd ten opzichte van 2013. Het uitgangspunt van het nieuwe vaarbeleid is een duurzaam, evenwichtig, rechtvaardig gebruik van wal en water door de verschillende gebruikers (pleziervaart, passagiersvaart, goederenvaart).

Dit nieuwe uitgangspunt is vertaald in een aantal doelstellingen:

- Voldoende ruimte voor bewoners door het aantal vaarbewegingen en boten te beheersen en door het spreiden van plezier- en passagiersvaart.
- Beheersen drukte en vermindering overlast: de toenemende drukte op het water maakt dat het stedelijk milieu en leefbaarheid onder druk staan. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid worden emissie-eisen gesteld.
- Verdeling schaarse ruimte: de capaciteit van de grachten is beperkt. Dat maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden voor wie er ruimte wordt geboden en in welke mate. Het is voor de gemeente van belang dat er in ieder geval voldoende ruimte is voor pleziervaart, waar ook bewoners in het bijzonder aan hechten, en voor goederenvervoer over het water.
- Bescherming van het karakter van de grachten als historisch erfgoed: de grachtengordel is aangewezen als UNESCO werelderfgoed. De uitstraling en het karakter dienen behouden te worden. Filevorming op het water en massatoerisme passen niet bij dat karakter en doen af aan het monumentale visitekaartje van de stad dat de grachtengordel zou moeten vormen.
- Waarborgen vlotte en veilige doorvaart: teveel boten op de grachten brengen ten slotte de vlotte en veilige doorvaart in gevaar. Dat is een algemeen aandachtspunt - waarbij op specifieke knelpunten bijzondere maatregelen nodig zijn.

Eén van de uitvoeringsacties uit deel 2 is dat er een koppeling zal plaatsvinden tussen exploitatievergunning en de ligplaatsvergunning. De gemeente voorkomt daarmee dat passagiersvaartuigen zonder exploitatievergunning op een ligplaats in openbaar water blijven liggen en er

op die manier minder ligplaatsen beschikbaar zijn voor andere exploitanten.

Conclusie

Dit bestemmingsplan maakt een 'openbare' steiger mogelijk voor de pleziervaart, maar geen ligplaatsen voor passagiersvaartuigen. Verder neemt het aantal vaarbewegingen niet toe ten opzichte van huidige situatie door de afname van het aantal ligplaatsen. Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van het beleid uit de Nota Varen.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen hiervan zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
- De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig omdat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen Besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de huidige regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De wet maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.

- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die was opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelde dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moesten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moesten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

4.1.2 Plangebied

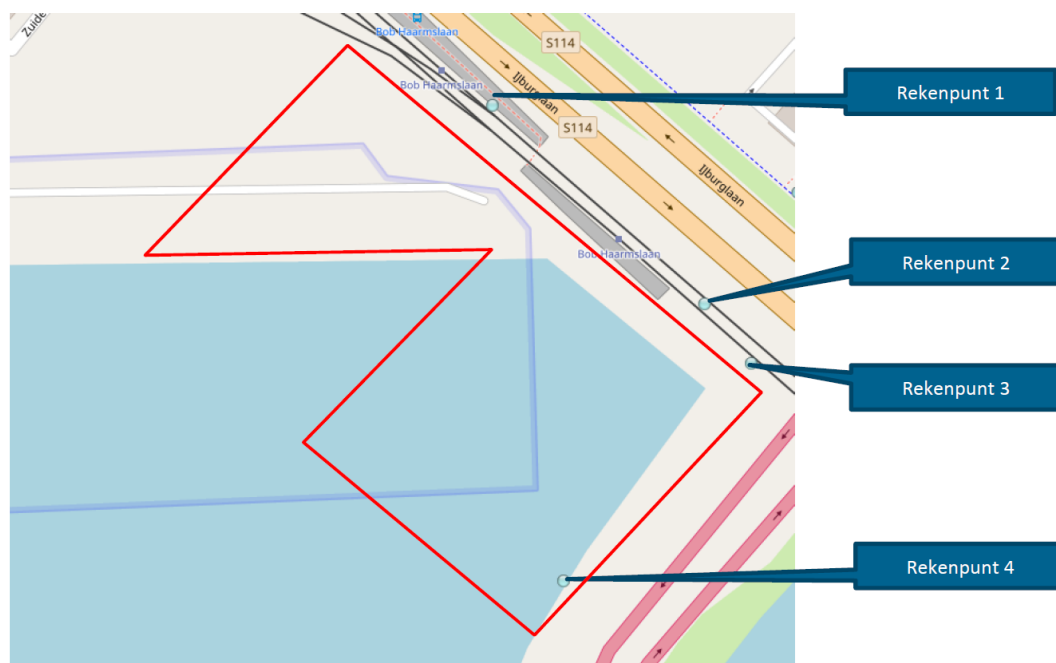
Onderzocht is wat de gevolgen van dit plan zijn voor de luchtkwaliteit. Hierover kan het volgende worden aangegeven.

Het voornemen bestaat uit de realisatie van een jachthaven met maximaal 200 ligplaatsen, een showroom, botenloods, kantoor, woning en horeca. Uitgaande van de CROW kengetallen leveren deze functies samen een verkeersgeneratie van 100 motorvoertuigen per weekdagemaal (zie paragraaf 5.4.2). Daarnaast genereert de beoogde horecagelegenheid en zalenverhuur een verkeersgeneratie van 1005 motorvoertuigen per weekdagemaal (zie paragraaf 5.4.2). Daarmee wordt een totale verkeersgeneratie van 1105 voertuigen verwacht. Deze gegevens zijn ingevuld in de NIBM-tool. Daarbij is als uitgangspunt genomen dat het aandeel vrachtverkeer 2% van de totale voertuigbewegingen is. De resultaten uit de NIBM-tool zijn hieronder weergegeven. Daaruit volgt dat de bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van het plan niet in betekende mate is en er geen nader onderzoek nodig is.

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

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1105
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,15
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,18
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		

Aanvullend op de NIBM-analyse is aan de hand van de monitoringstool die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort een toetsing van de luchtkwaliteit gedaan voor de jaren 2016, 2020 en 2030, beoordeeld op de meest nabij het plangebied gelegen rekenpunten (zie onderstaande figuur). In de tabel daaronder zijn de resultaten van de toetsing weergegeven.



Rekenpunten NSL ten opzichte van plangebied (indicatief). Bron: NSL viewer.

	Grenswaarde	2016	2020	2030
NO ₂ -concentratie	< 40 µg/m ³	< 32 µg/m ³	< 26 µg/m ³	< 18 µg/m ³
PM ₁₀ -concentratie	< 40 µg/m ³	< 20 µg/m ³	< 21 µg/m ³	< 18 µg/m ³
PM ₁₀ overschrijdingsdagen	< 35 dagen	< 8 dagen	< 8 dagen	< 7 dagen
PM _{2,5} -concentratie	< 25 µg/m ³	< 12 µg/m ³	< 12 µg/m ³	< 10 µg/m ³

Waarden luchtkwaliteit. Bron: NSL monitor viewer.

Uit de tabel blijkt dat de waarden ruim onder de grenswaarden liggen.

Conclusie

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening levert de luchtkwaliteit geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld gevoelige functies.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Hierbij dient uitgegaan te worden van wettelijk aangewezen zones voor wegverkeers-, railverkeers- en industrieelawaai. Indien binnen deze zones nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh. Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden.

Geluidbeleid

Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W de nota "Amsterdams Geluidbeleid 2016, Hogere waarde Wet geluidhinder" gewijzigd vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd. Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

4.2.2 Plangebied

Onderzocht is wat de gevolgen van de verplaatsing van de jachthaven zijn voor het akoestisch klimaat. Dit onderzoek is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 2 ('Akoestisch onderzoek Industrielawaai HSBC Amsterdam', Anteagroup, juli 2019). Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Jachthaven

Conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is in deze situatie de richtafstand voor geluid 'jachthavens met diverse voorzieningen' (SBI code 932) 30 meter voor een gebiedstype gemengd gebied. De activiteit valt in milieucategorie 3.1. De afstand tussen het nieuwbouwplan en de dichtstbijzijnde woning bedraagt meer dan 80 meter. De richtafstand voor het aspect geluid wordt daarmee niet overschreden, waarmee verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege kan blijven. Hiermee is in principe sprake van een goede ruimtelijke ordening ingevolge de Wet ruimtelijke ordening. Volledigheidshalve is de situatie ook beoordeeld vanuit een representatieve bedrijfssituatie.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar,LT})

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt getoetst aan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit, maar ook aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' stap 2 voor gemengd gebied. Deze grenswaarden en richtwaarden zijn:

	L _{Ar,LT} dag [dB(A)]	L _{Ar,LT} avond [dB(A)]	L _{Ar,LT} nacht [dB(A)]
Activiteitenbesluit	50	45	40
Stap 2 VNG-publicatie	50	45	40

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) vanwege de representatieve bedrijfssituatie van de jachthaven zijn:

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
03 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	43	50	41	45	--	40
02 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	42	50	41	45	--	40
03 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	42	50	41	45	--	40
01 E Zuiderzeeweg 70-78 [13,5 m]	42	50	41	45	--	40
02 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	42	50	41	45	--	40

Ber. = berekend

Onder de representatieve bedrijfssituatie bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) ter plaatse van de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 43 dB(A) in de dagperiode en 41 dB(A) in de avondperiode. In de nachtperiode vinden er geen activiteiten op het terrein van de inrichting plaats. Daarmee voldoet de jachthaven aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode.

Maximale geluidniveau L_{Amax}

De berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) vanwege de activiteiten op het terrein van de inrichting van de jachthaven zijn vanuit een representatieve bedrijfssituatie weergegeven in de onderstaande tabel.

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
02 C Zuiderzeeweg 80-88 [7,5 m]	62	70	52	65	--	60
02 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	62	70	52	65	--	60
03 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	62	70	53	65	--	60
02 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	62	70	52	65	--	60
WB29. 5_A (woonboot)	52	70	52	65	--	60

Ber. = berekend

Het maximale geluidniveau (LA_{max}) bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 62 dB(A) in de dagperiode en 53 dB(A) in de avondperiode. Daarmee voldoet de jachthaven aan het gestelde toetsingskader van 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting

De berekende equivalente geluidniveaus (LA_{eq}) vanwege het verkeer van en naar de jachthaven zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
WB29 1B (woonboot)	43	50	40	45	--	40
WB29 4A (woonboot)	42	50	40	45	--	40
007 A	42	50	39	45	--	40
WB27 1A (woonboot)	42	50	39	45	--	40

Ber. = berekend

Het equivalente geluidniveau (LA_{eq}) ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 43 dB(A) in de dagperiode en 40 dB(A) in de avondperiode. Daarmee voldoet de inrichting aan het gestelde toetsingskader van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Horeca

Conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is in deze situatie de richtafstand voor geluid 'Cafés/bars' (SBI code 563) 0 meter voor een gebiedstype gemengd gebied. De activiteit valt in milieucategorie 1. De dichtstbijzijnde woning zal de bedrijfswoning van de jachthaven zijn. Aangezien nog niet duidelijk is waar deze exact komt, wordt uitgegaan van het worstcase scenario, direct tegen de horecagelegenheid aan. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning is derhalve 0. De richtafstand voor het aspect geluid wordt daarmee niet overschreden, waarmee verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege kan blijven. Hiermee is in principe sprake van een goede ruimtelijke ordening ingevolge de Wet ruimtelijke ordening. Volledigheidshalve is de situatie ook beoordeeld vanuit een representatieve bedrijfssituatie.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LA_r,LT)

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LA_r,LT) vanwege de activiteiten op het terrein van de inrichting zijn hieronder in de tabel weergegeven. Uitgangspunt is hierbij dat de achtergrondmuziek op de toetspunten niet herkenbaar zal zijn als muziekgeluid.

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
02 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	41	50	42	45	37	40
03 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	41	50	42	45	37	40
02 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	41	50	42	45	37	40
03 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	41	50	42	45	37	40
01 E Zuiderzeeweg 70-78 [13,5 m]	41	50	42	45	37	40

Ber. = berekend

Onder de representatieve bedrijfssituatie bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) ter plaatse van de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 41 dB(A) in de dagperiode en 42 dB(A) in de avondperiode en 37 dB(A) in de nachtperiode. Daarmee voldoet de horeca inrichting aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode.

Maximale geluidniveau L_{Amax}

De berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) vanwege de activiteiten op het terrein van de inrichting van de horeca zijn vanuit een representatieve bedrijfssituatie hieronder in de tabel weergegeven.

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
02 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	52	70	52	65	52	60
03 D Zuiderzeeweg 80-88 [10,5 m]	52	70	52	65	52	60
02 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	52	70	52	65	52	60
03 E Zuiderzeeweg 80-88 [13,5 m]	52	70	52	65	52	60
02 C Zuiderzeeweg 80-88 [7,5 m]	52	70	52	65	52	60

Ber. = berekend

Het maximale geluidniveau (L_{Amax}) bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 52 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Daarmee voldoet de horeca aan het gestelde toetsingskader van 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting

De berekende equivalente geluidniveaus (L_{Aeq}) vanwege het verkeer van en naar de horeca zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Adres	Dag (07.00-19.00)		Avond (19.00-23.00)		Nacht (23.00-07.00)	
	Ber.	Toets	Ber.	Toets	Ber.	Toets
WB29 1B	43	50	45	45	40	40
WB29 4A	43	50	44	45	39	40
007A	42	50	44	45	39	40
WB27 1A	42	50	44	45	39	40

Ber. = berekend

Het equivalente geluidniveau (L_{Aeq}) ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting bedraagt ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 43 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de

avondperiode en 40 dB(A) in de nachtperiode. Daarmee voldoet de inrichting aan het gestelde toetsingskader van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Cumulatie

De cumulatieve geluidbelasting van beide inrichtingen op de dichtstbijzijnde woning (Zuiderzeeweg 80-88) is 50 dB(A). Conform het Amsterdamse geluidbeleid vindt er geen overschrijding plaats van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting ($50 \text{ dB(A)} + 3 \text{ dB(A)} = 53 \text{ dB(A)}$).

Bedrijfswoning

Het plan maakt daarnaast de realisatie van een bedrijfswoning mogelijk. Deze maakt onderdeel uit van de eigen inrichting van de jachthaven en is daarmee geen gevoelig object voor de eigen inrichting. Wel dient de woning beoordeeld te worden op geluid van buiten de eigen inrichting. Dit is gebeurd via het 'Akoestisch onderzoek HSBC t.b.v. plaatsen nieuwbouwwoning Zeeburgereiland', Anteagroup, juli 2019). Dit onderzoek is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen. Uit dit onderzoek is het volgende gebleken.

Op de rand van het bebouwingsgebied bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de IJburglaan ten hoogste 57 dB. Hiermee wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB overschreden, maar niet de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de A10 bedraagt op de rand van het bebouwingsgebied ten hoogste 59 dB. Hiermee wordt de maximaal te ontheffen waarde van 53 dB overschreden. Op de rand van het bebouwingsgebied wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB ten gevolge van de IJtram overschreden, de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB echter niet.

Gelet op genoemde overschrijdingen vanwege het wegverkeerslawaai is onderzocht of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Gezien het feit dat het om één woning gaat, is het niet realistisch om, in samenspraak met Rijkswaterstaat voor de A10 en de gemeente voor de IJburglaan, te kijken naar mogelijke bronmaatregelen in de vorm van geluidreducerende wegdekverharding of het weren van (vracht)verkeer. Bovendien ligt ter plaatse van het plangebied al een stil wegdektype op de A10 (Dunne deklagen A en ZOAB). Het is ook niet realistisch om in samenspraak met Rijkswaterstaat en gemeente te kijken naar mogelijke overdrachtsmaatregelen in vorm van geluidschermen. Bovendien zijn er al een aantal geluidschermen rondom de A10 ter hoogte van het plan gesitueerd. Verder is de mogelijkheid tot vergroting van de afstand tussen de A10 en de woning (als ontvangersmaatregel) zeer beperkt. De invloed hiervan is derhalve gering. Het aanpassen van de inrichting van het bouwvlak is wel realistisch. Zo bestaat de mogelijkheid om bijvoorbeeld het bedrijfspand als afschermend object te laten fungeren voor de bedrijfswoning, zodat voldaan kan worden aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Een van de eisen is dat de woning inpandig wordt opgenomen in het bedrijfspand. De bedrijfswoning is dan inpasbaar. De geluidbelastingen blijven onder de maximaal te ontheffen waarde en is middels het verlenen van hogere waarden in te passen in het kader van de Wet geluidhinder. De cumulatieve geluidbelasting op de rand van het bebouwingsgebied bedraagt ten hoogste 65 dB (LVL,CUM). Conform het Amsterdamse geluidbeleid vindt er geen overschrijding plaats van de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting ($63 \text{ dB(A)} + 3 \text{ dB(A)} = 66 \text{ dB(A)}$). Ter waarborging van een aanvaardbaar akoestisch klimaat ter plaatse van de bedrijfswoning is in de regels opgenomen dat de bouw ervan slechts is toegestaan indien dit met akoestisch onderzoek is aangetoond.

Woonboot

Ten behoeve van de ligplaats voor de woonark is nader onderzoek uitgevoerd naar weg-, rail- en scheepvaartverkeer en industrielawaai. Dit onderzoek is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 4 (Woonbootlocatie HSBC Zeeburgereiland Amsterdam; akoestisch onderzoek weg-, rail-,

scheepvaartverkeer en industrielawaai, DPA, 3 juli 2019). Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Voor de woonbootligplaats geldt een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB ten gevolge van de A10. Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet voldaan, wel aan het maximale toegelaten ontheffingsniveau van 53 dB. De ligplaats voldoet aan de toetsingsnorm voor een verantwoord woon- en leefmilieu van 53 dB. De geluidsbelasting vanwege de Zuiderzeeweg en de IJburglaan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook voor wat betreft het scheepvaart- en railverkeer wordt voldaan aan de geluidnormen. Het hoogste cumulatieniveau is 53 dB. Aan de, in het kader van een verantwoord woon- en leefmilieu, te stellen norm van 56 dB wordt voldaan.

Hogere waarden en TAVGA

Voor de bedrijfswoning is derhalve een hogere waarde nodig van 57 dB vanwege de IJburglaan, 53 dB vanwege de A10 en 58 dB vanwege de IJtram om realisatie van de bedrijfswoning mogelijk te maken. Voor de woonbootligplaats is derhalve een hogere waarde nodig van 53 dB ten gevolge van het wegverkeer op de A10.

Overeenkomstig het Amsterdams geluidbeleid is het concept ontwerpbesluit voor advies aan de TAVGA voorgelegd. De TAVGA heeft op 8 april 2019 haar advies uitgebracht, dat als bijlage 5 bij deze toelichting is gevoegd. Naar aanleiding hiervan is de verplichte stille zijde voor de bedrijfswoning in de bouwregels opgenomen. Tevens zijn de akoestische onderzoeken aangepast voor wat betreft de effecten van de bedrijvigheid op de omgeving en het speedbotenverkeer.

Conclusie

Geluidhinder levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan. Met het treffen van geluidmaatregelen kan ter plaatse van de bedrijfswoning een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Ook bij de woonbootligplaats is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wel is voor de bedrijfswoning en de woonbootligplaats een besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden genomen. Het besluit hogere grenswaarden is bij deze toelichting gevoegd als bijlage 6.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

4.3.2 Plangebied

Er is een waterbodemonderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting (Indicatief waterbodemonderzoek 'de Kom' Zeeburgereiland, Tauw, 28 januari 2016). Hierbij is de kwaliteit en kwantiteit van de te verwijderen baggerspecie en vaste waterbodem onderzocht en indicatief vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie, maar dat wel nader asbestonderzoek nodig is.

Het nader asbestonderzoek is opgenomen als bijlage 8 bij deze toelichting (Nader asbestonderzoek in waterbodem Zeeburgereiland Zuid, Tauw, 11 augustus 2016). Hieruit blijkt dat de verontreiniging onder water aanwezig is en daardoor geen risico's voor de mens veroorzaakt. Bij de baggerwerkzaamheden

voor de verondieping van de Korn zal de bodem worden gesaneerd. Verspreiding en verstuiwing van het asbesthoudende slib kan voorkomen worden via veiligheidsmaatregelen.

Ook op het land is bodemonderzoek uitgevoerd dat is opgenomen als bijlage 9 bij deze toelichting (Verkenkend (water)bodem- en verhardingsonderzoek Zuider IJdijk Zeeburgereiland in Amsterdam, Anteaagroup, 13 september 2016). Ook uit dit onderzoek blijkt dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie.

Conclusie

De bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) als het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants, dienen de risico's te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Naast de nationale wet- en regelgeving is het gemeentelijke Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) van belang. In dit beleid zijn lokale planologische kaders beschreven in relatie tot het aspect externe veiligheid.

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

4.4.2 Plangebied

Er is onderzoek verricht naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de externe veiligheid. Dit onderzoek is als bijlage 10 bij deze toelichting gevoegd (Memo externe veiligheid, Anteagroup, 31 mei 2018). Uit dit onderzoek blijkt dat er zich verschillende risicobronnen bevinden in de omgeving van het plangebied: de omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten-IJ, een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie, het tankstation IJburglaan 10 (Kriterion) en de wachtplaatsen voor bunkerschepen. Hieronder volgt een samenvatting van de beschouwing van de risico's.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van twee risicobronnen: de omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg en het Buiten-IJ. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering. De hoogte van het groepsrisico van deze transportroutes neemt toe ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling, maar de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling aan het groepsrisico is relatief beperkt. Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes zijn elementen ter verantwoording van het groepsrisico beschouwd.

Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of toxisch scenario optreden. Voor wat betreft de zelfredzaamheid zijn de gewenste handelingsperspectieven in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) in het onderzoek beschreven.

In vervolg hierop heeft de Brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht over de gevaren, gevolgen, risico's en de mogelijkheden voor de hulpverlening en zelfredzaamheid. Dat advies is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd (Advies Externe Veiligheid HSBC op het Zeeburgereiland, Brandweer Amsterdam-Amstelland, 18 juni 2018). In reactie hierop kan worden aangegeven dat de eerste aanrijroute de dagelijkse toegang tot het gebied van HSBC is. De tweede route is die langs de dijk. Deze is in de praktijk alleen voor voetgangers toegankelijk. Ze is echter breed genoeg voor nood- en hulpdiensten. De derde route is over het water. Het plangebied is hiermee goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten en hiermee zijn er ook voldoende vluchtmogelijkheden. Verder is met de exploitant gesproken over het treffen van technische en organisatorische maatregelen om de gevolgen van een calamiteit zo goed mogelijk op te vangen, waaronder het hebben van een noodplan.

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.5 Milieuzonering bedrijven

4.5.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden

betreffen richtafstanden, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een tramspoor, vaarwegen, autowegen en sterke functiemenging worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied.

4.5.2 Plangebied

Onderzocht is of gevoelige functies in de nabijheid van het plangebied gevolgen ondervinden als gevolg van het aanwezig zijn van de jachthaven. Dit onderzoek is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 12 ('Memo Bedrijven en Milieuzonering', Antegroup, 26 april 2018).

Uit dit onderzoek blijkt dat het plangebied niet gelegen is binnen de maximale indicatieve hinderafstanden van nabijgelegen functies. Daarmee is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.6 Milieueffectrapportage

4.6.1 Kader

In het Besluit milieueffectrapportage (in het vervolg Besluit m.e.r.) zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer beoordeeld moet worden of er ten gevolge van de voorgenomen activiteit sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Afhankelijk van waarschijnlijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu is een milieueffectrapportage (m.e.r., de procedure) al dan niet nodig en dient er wel of geen MER (milieueffectrapport, het document) te worden opgesteld. Dit is ter beoordeling aan het bevoegd gezag.

4.6.2 Plangebied

De voorgenomen activiteit, de aanleg van een jachthaven, is opgenomen in onderdeel D onder categorie D 10.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen; b. jachthavens . c. vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, d. permanente kampeer- en caravanterreinen, of e. themaparken	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. 250.000 bezoekers of meer per jaar, 2°. een oppervlakte van 25 hectare of meer, 3°. 100 ligplaatsen of meer of 4°. een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.	De vaststelling van het inrichtingsplan, bedoeld in artikel 17 van de Wet inrichting landelijk gebied dan wel een plan bedoeld in artikel 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden dan wel bij het ontbreken daarvan het plan bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De activiteit komt boven de drempelwaarde van categorie D10 uit. Ze heeft betrekking op de aanleg van een jachthaven van meer dan 100 ligplaatsen. De beoogde eindsituatie is ca. 200 ligplaatsen. Omdat de activiteit boven de drempelwaarde van categorie D10 uitkomt, geldt op basis van de uitgangspunten de m.e.r.-beoordelingsplicht. Een m.e.r.-beoordeling is een toets om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, waarvoor een m.e.r. nodig is. Er is geen sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht omdat de voorgenomen activiteit niet in de C lijst voorkomt. Op basis van de afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied kunnen negatieve effecten als gevolg van verstoringfactoren zoals verstoring door geluid en licht worden uitgesloten. Er is dan ook geen sprake van een plan m.e.r.-plicht.

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit. Hierbij wordt onder andere gelet op de omvang van het gehele project, de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten, verontreiniging en hinder en de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt. Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.
3. Soort en kenmerken van het potentiële effect. Het gaat hierbij bij dit plan om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de (leef)omgeving.

Plaats en kenmerken van het project

De nieuwe locatie van HSBC is gelegen in Baaibuurt-Oost op het Zeeburgereiland, ten zuiden van de IJburglaan, in de oksel van de ring A10 oost. Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit water, groenstroken, een verharde dijk (Zuiderzeeweg) en een aantal te saneren zomerhuisjes langs die dijk. Ook het huidige bedrijventerrein (gemeentewerf) dat deels binnen het plangebied ligt, wordt gesaneerd. Binnen het gehele plangebied wordt de huidige waterkering vervangen door een primaire kering. Deze ontwikkeling is onafhankelijk van de verplaatsing van het HSBC. Het huidige HSBC, inclusief jachthaven, wordt gesaneerd.

De ontwikkeling betreft een jachthaven met ca. 200 ligplaatsen, showroom, kantoorruimte, bedrijfswoning, horeca en parkeer- en stallingsruimte (botenloods) voor pleziervaartuigen. Op eigen terrein wordt fiets- en autoparkeren gefaciliteerd. De ontsluiting van het terrein wordt gerealiseerd aan de noordzijde. De showroom wordt gerealiseerd op de waterkavel. In de loods bevindt zich de bedrijfswoning en een horecagelegenheid met terras aan de waterzijde.

In en om het plangebied zijn geen gevoelige waarden als het gaat om landschap, cultuurhistorie en archeologie. Wel ligt het plangebied op circa 1 kilometer afstand van Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. In de omgeving van het plangebied liggen tevens NNN-gebieden.

Kenmerken van het potentiële effect

De gevolgen van deze planontwikkeling kunnen als volgt gekenschetst worden:

- Bodem: de bodem is geschikt voor de beoogde functie. De voorgenomen activiteit zelf leidt niet tot bodemverontreiniging.
- Archeologie: er worden geen archeologische waarden aangetast.
- Landschap en cultuurhistorie: er worden geen landschappelijke of cultuurhistorische waarden aangetast.
- Water: het plan heeft geen belangrijke nadelige gevolgen voor de waterhuishouding.

- Verkeer: het plan heeft geen nadelige gevolgen voor verkeerskundige aspecten.
- Luchtkwaliteit: het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) liggen ruim onder de maatgevende grenswaarden.
- Licht: het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Amsterdam. Dit gebied is van zichzelf in de nacht in zekere mate verlicht. Verwacht wordt daarom dat de ontwikkeling geen significante verschillen veroorzaakt in het kader van lichtemissie ten opzichte van de huidige situatie.
- Geluidhinder: de beoogde functies binnen het plangebied vormen geen knelpunt voor de omgeving, zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Ter plaatse van de in dit plan mogelijk gemaakte bedrijfswoning en woonbootligplaats is ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- Natuur: Er zijn vliegroutes van de meervleermuis aan de zuidzijde van het Zeeburgereiland. Voor de lichtgevoelige meervleermuis betekent dit dat er geen extra verlichting mag worden geplaatst welke een versturende werking op de vliegroute heeft. Indien verlichting van de ligplaatsen toch nodig blijkt, dan kan worden gekozen voor vleermuisvriendelijke verlichting, welke bestaat uit aangepaste verlichtingstijden, gerichte plaatsing of toepassing van een aangepaste lichtkleur. Op circa 1 kilometer afstand van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer ligt. Gelet op deze afstand kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Het plangebied ligt op reëlf korte afstand van het NNN. Er worden echter geen negatieve gevolgen verwacht, gelet op het feit dat het plan waarborgt dat lichtuitstraling geen versturende werking mag hebben voor de vliegroute van de meervleermuis (doelsoort NNN).
- Gezondheid: er doen zich geen specifieke risico's voor de volksgezondheid voor.
- Externe veiligheid: het plaatsgebonden risico levert geen belemmeringen op. Er is een beperkte verantwoording nodig van het groepsrisico voor de omleidingsroute en het Buiten-IJ. De hoogte van het groepsrisico van de transportroutes neemt toe ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling, maar de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling aan het groepsrisico is relatief beperkt.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten, zodat een m.e.r.-plicht niet aan de orde is.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening verplicht tot het opnemen van een beschrijving over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding in de toelichting van het bestemmingsplan (artikel 3.1.6, lid 1, onder b). Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Titel 2.12 van het Barro gaat over het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Een bestemmingsplan mag geen bestemmingen bevatten die nieuwe bebouwing of landaanwinning mogelijk maken. Projecten in het kader van dijk- of kustversterking zijn van deze regel vrijgesteld. De door de gemeente Amsterdam voorgenomen dijkversterking bij het Zeeburgereiland valt onder deze vrijstelling en is dus toegestaan in het Barro. Tevens is een 'vrijstelling' van 5 hectare per gemeente beschikbaar voor de ontwikkeling van natuur of voor andere bestemmingen dan natuurontwikkeling, aansluitend op bestaande bebouwing. Voor woningbouwontwikkelingen die al voorzien waren, zijn in het Barro vrijstellingen opgenomen. Dit betreft onder meer 350 hectare voor IJburg tweede fase. De gemeente Amsterdam heeft recent een verzoek ingediend om een klein deel van deze vrijstelling over te hevelen naar De Kom, om andere ontwikkelingen mogelijk te maken. De minister heeft hiermee ingestemd via het ontheffingsbesluit van 24 september 2018. Zie hierover ook paragraaf 3.1.2.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlakte- en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese landen in 2027 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de huidige stroomgebiedbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

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 oppervlakte- en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal Waterplan 2016-2021

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 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.

In de tussentijdse herziening van dit plan in 2014 zijn de Deltabeslissingen opgenomen. Een van deze beslissingen is dat er een nieuw peilbesluit komt voor het Markermeer/IJmeer. Dat is inmiddels genomen en in 2018 in werking getreden. Volgens het peilbesluit IJsselmeergebied heeft het peil nu een bandbreedte waarbinnen het peil mag fluctueren (maximaal 20 cm). Zo kan in het voorjaar en in de zomer worden ingespeeld op de meteorologische omstandigheden. Daarnaast biedt de bandbreedte de mogelijkheid voor een natuurlijker peilverloop. Dit natuurlijker verloop houdt in, dat onder gemiddelde omstandigheden en na zorgvuldige afweging het peil in het voorjaar wordt verhoogd tot de bovengrens van de bandbreedte en in augustus uitzakt naar de ondergrens van de bandbreedte.

Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma 2016- 2021

In de Watervisie van de Provincie Noord-Holland zijn de ambities uiteengezet betreffende water, en wordt gekeken naar hoe het waterbeleid eruit ziet op de lange termijn en waar de prioriteit voor de planperiode 2016-2021 liggen. De uitwerking van deze visie is opgesteld in het uitvoeringsprogramma. Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd en geeft inzicht in de uit te voeren acties. Voor deze periode wordt ingezet op innovatie en samenwerking met andere overheden (gemeenten, waterschappen) en ondernemers.

Keur

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het

bestemmingsplan_Jachthaven Zeeburgereiland (vastgesteld)

watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

In het plangebied zal een primaire waterkering worden aangelegd. Hierbij moet rekening worden gehouden met beschermingszones, waarbinnen restricties ten aanzien van het gebruik van de grond zijn opgenomen. Dit betreft onder meer aanleg van bebouwing, graaf- en ophoogwerkzaamheden, aanleg van kabels en leidingen en dergelijke.

De aanleg van meer dan 1.000 m² nieuwe verharding is zonder vergunning niet toegestaan. Wanneer meer verharding gewenst is, dient compensatie te worden gerealiseerd zodat er geen versnelde afvoer op kan treden. Deze compensatie bedraagt minimaal 10% van de extra verharding, maar kan in stedelijk gebied met een uitzonderlijk hoog percentage aan bebouwing oplopen tot 20%. Het benodigde percentage aan verharding wordt bepaald door AGV. In overleg kan de compensatie bestaan uit open water en/of laaggelegen gebied, bijvoorbeeld een overstroombaar deel langs een waterpartij of een wadi. De waterberging dient in het bestemmingsplan te worden vastgelegd, zodat de functie ervan niet verloren gaat.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het AGV zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan (WBP) staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het WBP is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen en voor voldoende en schoon water.

Beleidsregels voor Nautische vergunningen

Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid over woonboten. Dit beleid werkt aanvullend ten opzichte van het bestemmingsplan. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgesteld in de Beleidsregels voor Nautische vergunningen. Het belangrijkste uit deze beleidsregel is dat er een algemeen vergunningsplicht geldt voor nautische activiteiten. Deze beleidsregels vormen een afwegingskader om toestemming te kunnen verlenen voor een vergunning.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021

Het Gemeentelijk Rioleringsplan 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 afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In het Gemeentelijk Rioleringsplan staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om te verantwoorden op welke wijze de gemeente 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 ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. Op een aantal thema's is het Gemeentelijk Rioleringsplan verder uitgewerkt en toegelicht in een bijbehorend Integraal Technisch Beleidsrapport.

5.1.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de waterhuishouding. Dit onderzoek is als bijlage 13 bij deze toelichting gevoegd (Verplaatsing Holland Sport Boat Centre (HSBC), Toelichting op de watertoets, Anteagroup, 2 juli 2018). Uit dit onderzoek blijkt samenvattend het volgende.

Het plangebied valt deels binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en grotendeels binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. Waternet voert nautisch beheer uit in de Amsterdamse binnenwateren en het water tot de beheergrens. Daarnaast voert Waternet voor de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit. Rijkswaterstaat (Midden-Nederland) is op grond van de Waterwet verantwoordelijk voor het waterbeheer van het IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal en voert hier vanuit de Scheepvaartwet nautische taken uit. De invloedssfeer van de waterkering, waarvan het beheer bij AGV ligt, strekt zich wel uit tot in het beheersgebied van RWS. De beheersgebieden overlappen elkaar dus vanwege de verschillende beheertaken.

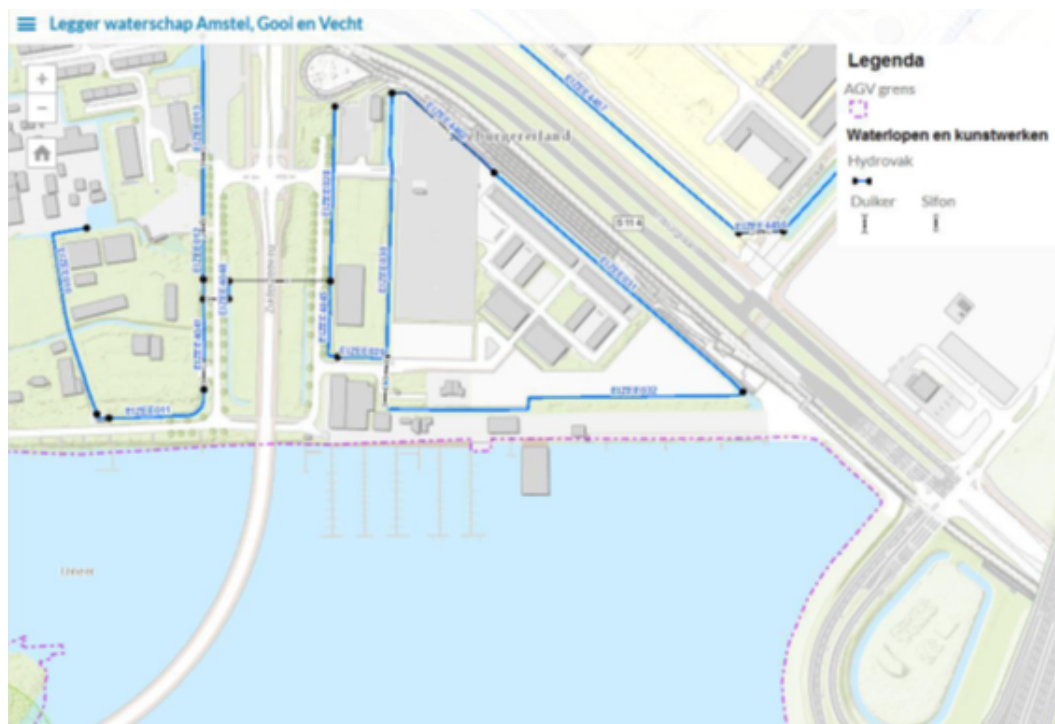
Huidige situatie en voorgenomen ontwikkeling

Het plangebied is gelegen op het Zeeburgereiland te Amsterdam. Dit eiland ligt tussen het IJ / Zeeburg (westzijde), het Buiten-IJ (noordzijde) en de IJburgbaai (zuidzijde). De nieuwe locatie van de jachthaven bestaat uit een kavel op land en een kavel in het water. Op het land wordt een werkplaats, een kantoor, een horecavoorziening, een bedrijfswoning en een opslag/winterstalling gerealiseerd. In het water komt een showroom voor boten. Tevens komt hier een jachthaven voor motorboten.

Binnen het gehele plangebied wordt de huidige waterkering vervangen door een primaire kering. Deze ontwikkeling is onafhankelijk van de verplaatsing van HSBC. De situatie ná de dijkversterking geldt als referentiesituatie voor de ontwikkeling.

De totale ontwikkeling in dit gebied omvat een groter gebied dan alleen de kavel van HSBC, dat hier wordt beschouwd. Het huidige bedrijventerrein dat binnen de gehele ontwikkeling ligt, wordt gesaneerd. Hier komt deels de botenloods van HSBC en deels water en groen.

Het Zeeburgereiland heeft een eigen watersysteem, dat wordt beheerd door het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. In het plangebied liggen twee waterlopen zoals weergegeven in onderstaande figuur.



Oppervlaktewater (bron: legger waterschap Amstel, Gooi en Vecht)

De waterlopen staat in open verbinding met het grondwater en worden verder gevoed door hemelwater. Aan de zuidrand van het eiland, in Baai buurt West, staat een poldergemaal dat een overschot aan hemelwater uitslaat op de 'Kom', in het IJmeer-Gooimeer. De locatie van het gemaal zal mogelijk wijzigen in het kader van de dijkversterking. Op termijn wordt het gemaal waarschijnlijk geheel verwijderd vanwege de voorgenomen directe verbinding tussen het watersysteem van het Zeeburgereiland en het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK). Theoretisch is bij het gemaal ook waterinlaat mogelijk, maar in de praktijk wordt deze niet gebruikt.

Beide waterlopen in het plangebied zijn aangegeven als 'primaire'. Het waterpeil op het Zeeburgereiland is NAP -0,40 m. De breedte van de waterlopen op waterlijn is volgens de luchtfoto van 2017 (Cyclomedia) ca. 3 m. De waterlopen nabij het plangebied staan middels een duiker onder de Zuiderzeeweg door in verbinding met het westelijk daarvan gelegen watersysteem.

Op de binnendijkse landkavel komt een botenloods met een maximale oppervlakte van 1.730 m². Binnen de loods komt een woning. Buiten de loods worden nieuwe en deels tijdelijke wegen aangelegd. De totale oppervlakte aan verharding binnendijs wordt ca. 5.060 m². Dit is een afname van de verharding met 2.790 m².

In het noordwestelijke deel van de ontwikkeling wordt het oppervlaktewater gecompenseerd dat verloren gaat, ca. 650 m². Hierbij blijven de waterlopen met elkaar in verbinding staan. De compensatie wordt zodanig vormgegeven dat beheer en onderhoud niet belemmerd wordt.

Westelijk van het Zeeburgereiland ligt het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK). Dit kanaal heeft een waterpeil van ca. NAP -0,40 m. In de toekomst zal het watersysteem van het Zeeburgereiland worden verbonden met het ARK. Het Zeeburgereiland is verder gelegen in het IJ en het IJmeer, dat in open verbinding staat met het Markermeer. In juni 2018 is voor het gehele IJsselmeergebied inclusief het IJmeer een nieuw peilbesluit vastgesteld. Voorheen had het IJmeer een streefpeil in de winter van NAP -0,4 m en in de

zomer van NAP -0,2 m. In het nieuwe peilbesluit is een flexibeler meerpeil van toepassing. De bandbreedte in de winterperiode is NAP -0,4 m tot -0,10 m. In de zomer is de bandbreedte van het meerpeil NAP -0,3 m tot -0,1 m.

De reguliere scheepvaartroute loopt noordelijk van het Zeeburgereiland. Aan de zuidkant is er alleen bestemmingsverkeer, zoals naar de huidige locatie van HSBC. Zuidelijk van het Zeeburgereiland, ter hoogte van de nieuwe locatie van HSBC, is een snelvaargebied voor waterskiën gelegen.



Ligging snelvaartgebied waterskiën

Het buitendijkse deel wordt grotendeels verhard voor parkeren en stalling van boten. Dit betreft een oppervlakte van 3.670 m². Deze oppervlakte is ca. 2.250 m² groter dan voor alleen de dijkversterking nodig is. Het terrein wordt op een hoogte van NAP +2,0 m aangelegd, dus iets hoger dan de minimale hoogte van de nieuwe waterkering. Het overige gebied, ca. 630 m², blijft onverhard.

Ten opzichte van de referentiesituatie (na de theoretisch benodigde dijkversterking) is er dus ca. 2.250 m² meer ruimtebeslag in het IJmeer. Op deze oppervlakte kan geen waterberging meer plaatsvinden. Deze oppervlakte wordt conform het Barro ten laste gelegd van de vrijstelling die de gemeente Amsterdam heeft voor ontwikkelingen buiten dijkversterkingen om. De gemeente heeft hiervoor ontheffing van de minister van BZK gekregen.

In de waterkavel komt een showroom met een oppervlakte van maximaal 880 m². Hiervan mag volgens het bestemmingsplan eventueel 10 m (220 m²) op het land staan. Het maximale ruimtebeslag in de waterkavel is dus 880 m², ervan uitgaande dat dit ook een ruimtebeslag in het water betreft. Ook deze oppervlakte komt ten laste van de vrijstelling van Amsterdam binnen het Barro.

Wanneer het alleen een afdak is met open water eronder, heeft dit geen gevolgen voor de waterberging in het IJmeer. Omdat de definitieve uitwerking nog niet bekend is, is uitgegaan van 880 m², dus worst case voor de waterberging.

	Binnendijs	Buitendijs	IJmeer
Verhard	5.060	3.670	880 (max.)
Onverhard	6.790	630	
Oppervlaktewater	650		
Waterkavel	-		13.780
Totaal	12.500	4.300	13.780

Globale oppervlakte plangebied na herinrichting (m²)

Conclusie waterberging

Binnendijs is er een afname van verharding binnen het plangebied. Het huidige oppervlaktewater wordt iets verlegd en krijgt dezelfde oppervlakte. Hier is dus geen verdere compensatie benodigd.

Buitendijs is een oppervlakte van 2.250 plus maximaal 880 = maximaal 3.130 m² die ten laste wordt gelegd van de vrijstelling die de gemeente Amsterdam in het Barro heeft voor ontwikkelingen anders dan dijkversterking.

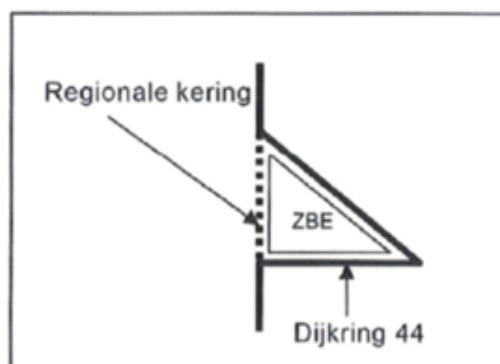
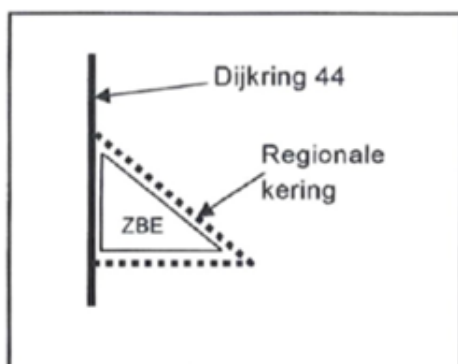
Nautische inrichting

Zuidelijk van de nieuwe locatie is een gebied aangewezen waar waterskiën is toegestaan. In overleg met Rijkswaterstaat moet worden vastgesteld hoe hiermee om wordt gegaan. Ook overige nautische aspecten, zoals betonning en borden voor het waterverkeer, worden in overleg met RWS vastgesteld.

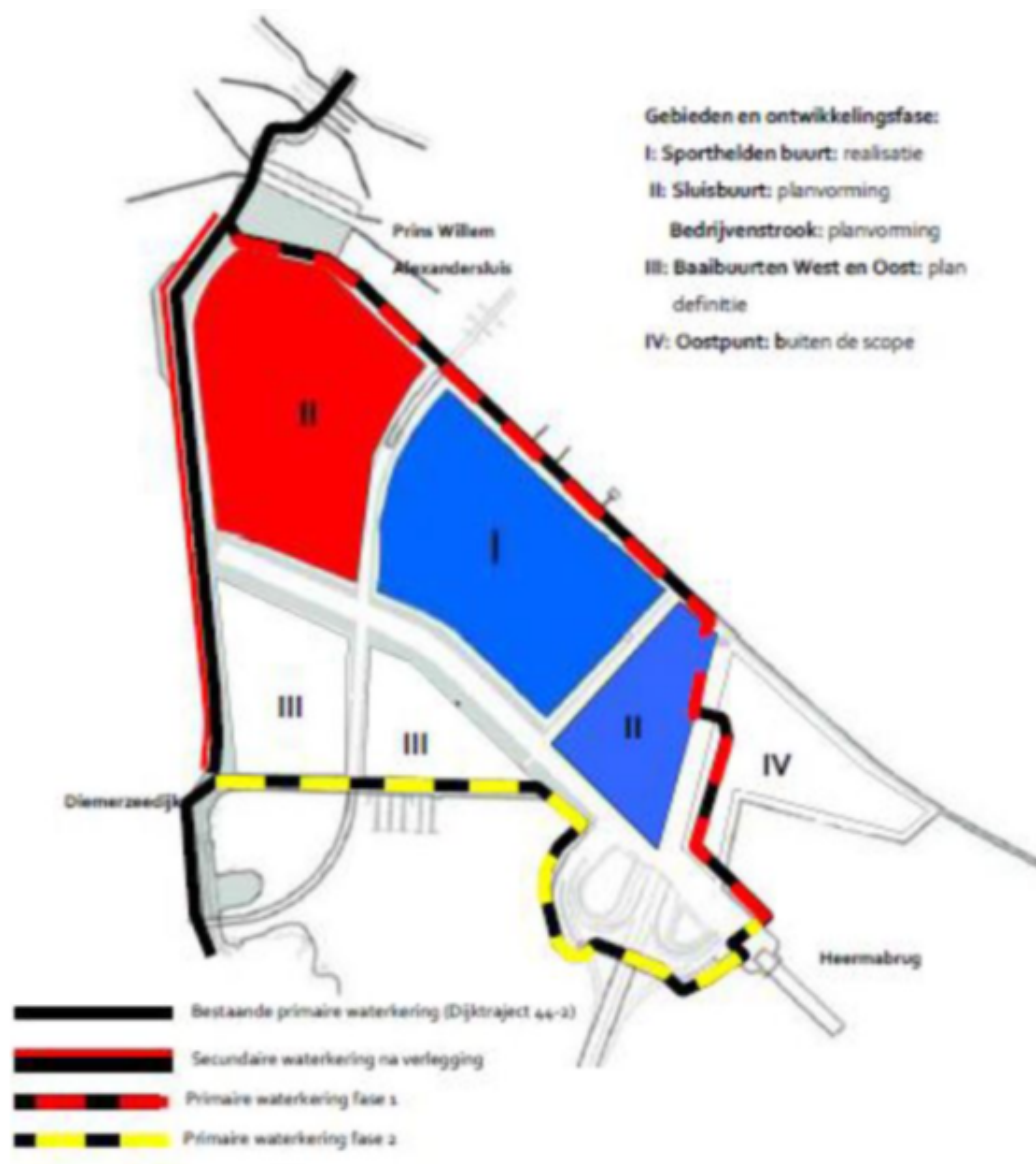
De boten die gebruik maken van HSBC hebben een relatief beperkte diepgang. Direct bij de nieuwe haven zal een verdieping van de waterbodem nodig zijn, tot NAP -2,25 m (aanlegdiepte). Op grotere afstand wordt niet verwacht dat een vaargeul moet worden aangelegd.

Waterkering

De waterkering aan de noordgrens van het plangebied heeft in de huidige situatie een lage status, die niet op de leggerkaarten is aangegeven. De gemeente Amsterdam is voornemens om bij het Zeeburgereiland een nieuwe primaire waterkering aan te leggen.

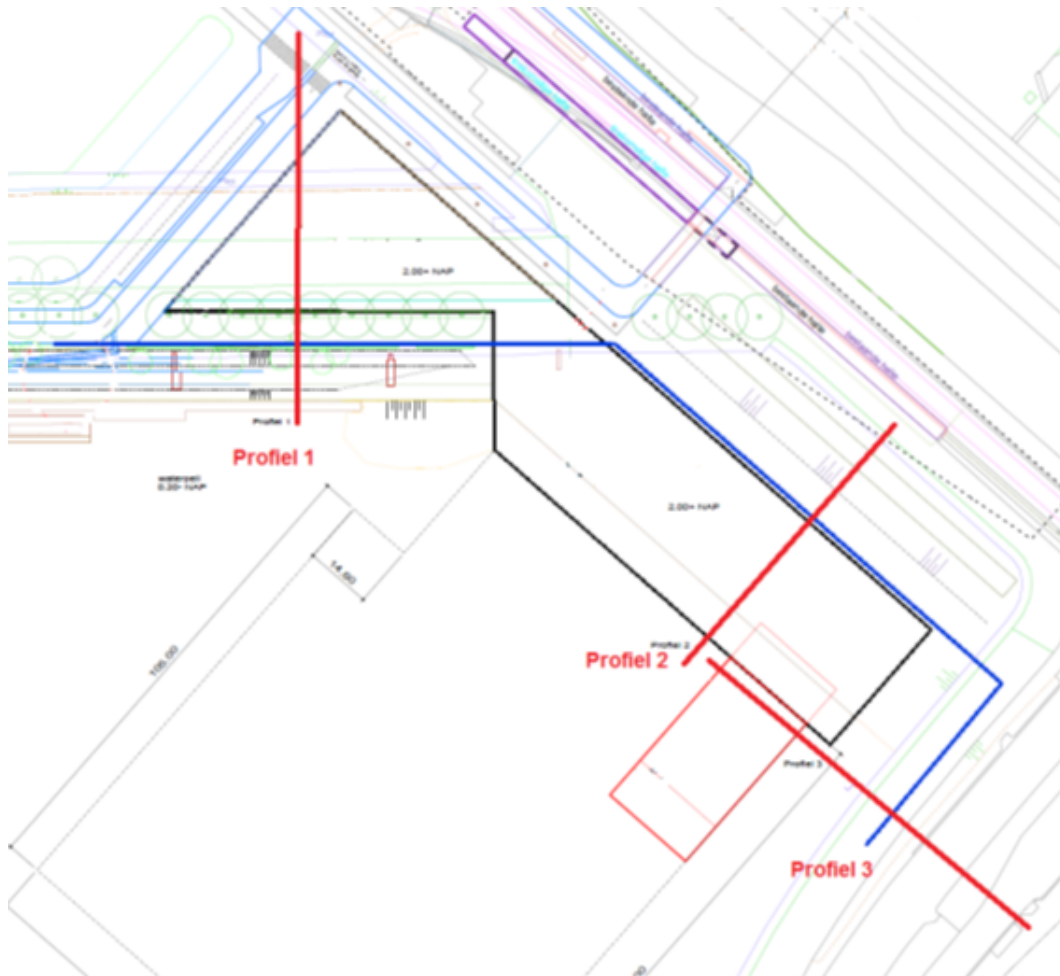


Schematische weergave verlegging van primaire waterkering dijkring 44 Zeeburgereiland (links: huidige situatie, rechts: toekomstige situatie)

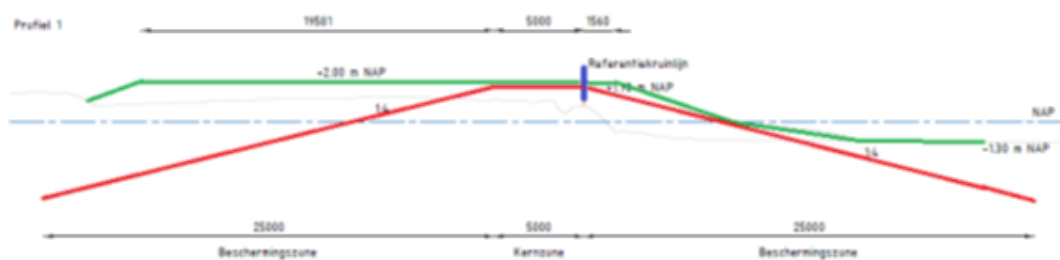


Overzicht primaire en secundaire keringen Zeeburgereiland met fasering

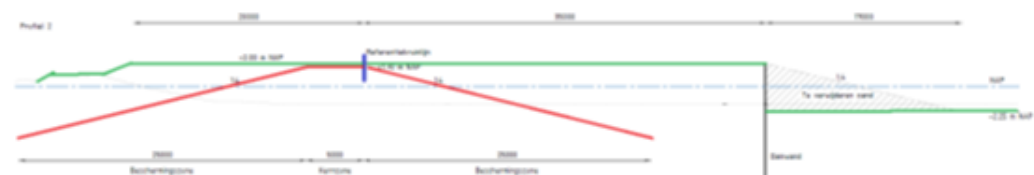
De nieuwe waterkering en de ontwikkeling van HSBC zijn op de nieuwe locatie op elkaar afgestemd. In onderstaande figuur is de ligging van een drietal dijkprofielen aangegeven.



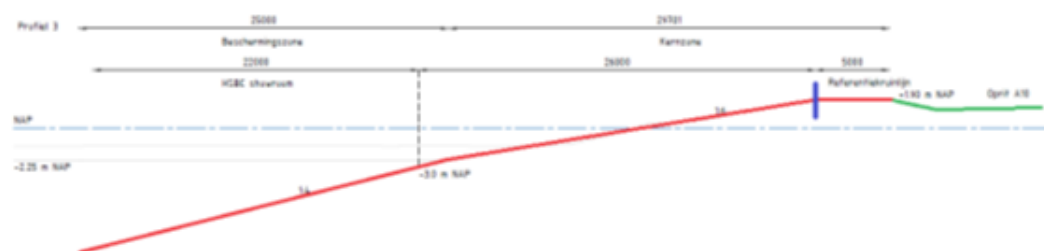
Ligging profielen waterkering (bron: gemeente Amsterdam)



Profiel 1



Profiel 2



Profiel 3

In de bovenstaande drie figuren zijn de drie profielen ter plaatse van HSBC weergegeven. Hierbij is met een rode lijn de ligging van de (verholen) kering inclusief de beschermingszones weergegeven. De groene lijn geeft de nieuwe maaiveldhoogte c.q. waterbodem aan. Het blauwe lijntje geeft de ligging van de buitenkruin aan, dus de grens tussen wat als binnendijks en buitendijks wordt beschouwd.

Aan de binnendijkse kant van de aangegeven kruinlijn (blauw) ligt de voorgenomen kernzone met een breedte van 5 m. Daarnaast ligt de beschermingszone van 25 m breed. Bij profiel 3, dat buiten de ontwikkeling van HSBC ligt, zijn de afmetingen van de kering afwijkend. De waterkavel van HSBC ligt wel binnen de beschermingszone van de waterkering.

De minimale aanleghoogte van de waterkering is NAP +1,7 m. De voorgenomen maaiveldhoogte ligt hier ietsje boven, op NAP +2,0 m.

De breedte en ligging van de kern- en beschermingszone worden uiteindelijk pas bepaald bij het vaststellen van de leggers door waterschap AGV, en dat gebeurt pas na de definitieve inrichting en formele statuswijziging van de waterkering. Deze afmetingen worden vooruitlopend daarop gehanteerd voor de ontwikkeling van HSBC omdat AGV en gemeente hebben afgesproken de bestaande waterkering te behandelen als een primaire waterkering, ook al heeft deze nu nog een lage status. Daar passen deze kern- en beschermingszone bij.

Verder dient de kering bereikbaar te blijven voor beheer en onderhoud. Binnen de onderhoudszone wordt geen permanente bebouwing geplaatst. Bomen worden eveneens alleen in overleg met de waterbeheerder geplant. Hiermee wordt geborgd dat de waterkering beheerd en onderhouden kan worden.

Grondwater

Het uitgangspunt van bebouwing op het Zeeburgereiland is dat deze kruipruimteloos is. Er worden met dit plan geen (parkeer)kelders en/of souterrains toegestaan. De beïnvloeding van het grondwater is daardoor minimaal. Overlast door (grond)water wordt daarmee ook beperkt.

Riolering, drinkwater en waterkwaliteit

De locatie wordt aangesloten op een nog te realiseren vuilwaterriool. In verband met de nog uit te voeren dijkversterking is Rijkswaterstaat akkoord gegaan met uitstel om de woonboten op het riool aan te sluiten. Nadat de dijkversterking is uitgevoerd, wordt de woonark, die in dit plangebied ligt, door de gemeente op het rioolstelsel aangesloten, wat een positief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit.

Hemelwater wordt rechtstreeks op oppervlaktewater geloosd. Er moet ook nog een drinkwaterleiding worden aangelegd. Er worden verschillende maatregelen getroffen om te voorkomen dat de

waterkwaliteit verslechtert, zoals het gebruik van niet-uitloogbare materialen als de toepassing van de maatregelen van de Blauwe Vlag in jachthavens.

Conclusie

Het plan heeft geen onaanvaardbare gevolgen voor de waterhuishouding.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 Kader

De juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen.

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.

Rijk

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden. In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem (in situ) tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud ex situ). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. In de Erfgoedwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bevat tevens een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed. Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen.

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 (Erfgoed voor de stad, 2016) 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. Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL

SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

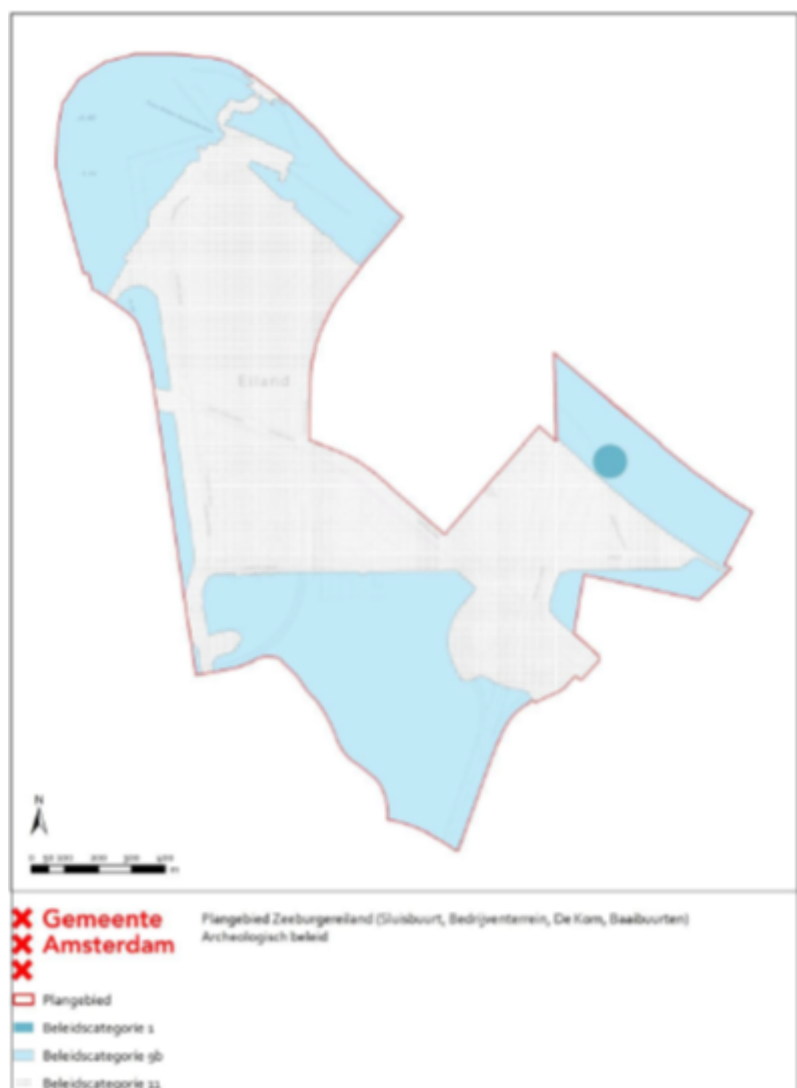
Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

5.2.1.2 Plangebied

Voor het Zeeburgereiland en het omliggende water gelden drie archeologische beleidszones:

- voor de eerste zone geldt dat alle ingrepen in de waterbodem, ongeacht de oppervlakte of de diepte, archeologisch onderzoek behoeven (beleidsvariant 1, verwachtingszone B);
- voor de tweede zone geldt vrijstelling van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m² (beleidsvariant 9b, verwachtingszone A);
- voor de derde zone geldt vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en diepte van de bodemingreep (beleidsvariant 11, verwachtingszone C).



In het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten of zones met een archeologische waarde aangewezen.

Wel kunnen in delen van de waterbodem rond het eiland materiële overblijfselen voorkomen die samenhangen met de historische scheepvaart op het IJ (beleidsvariant 9b). Het betreft een lage verwachtingswaarde. Omdat de verwachtingswaarde van het plangebied nog niet geverifieerd is door een veldonderzoek, is aan deze delen van het plangebied een archeologische dubbelbestemming toegekend ('Waarde - Archeologie'). Via deze dubbelbestemming is geregeld dat er, overeenkomstig de gemeentelijke archeologische beleidskaart, archeologisch veldonderzoek uitgevoerd moet worden bij ingrepen in de waterbodem van meer dan 10.000 m².

Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten van archeologische waarde worden aangetroffen, dit aan de gemeente wordt gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Conclusie

Het plan waarborgt dat mogelijke archeologische waarden niet verloren gaan.

5.2.2 Cultuurhistorie

5.2.2.1 Kader

Naast archeologische waarden is de Erfgoedwet ook de juridische basis voor het omgaan met andere cultuurhistorische waarden. Daarnaast voorziet de Provinciale Ruimtelijke Verordening in bescherming van cultuurhistorische waarden. Landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen immers een grote cultuurhistorische waarde hebben.

Het Zeeburgereiland is nog relatief jong. Het gefaseerde ontstaan voert terug op de aanleg van het Noordzeekanaal (1876). Als onderdeel van de beoogde kanaalwerken werd ten behoeve van de waterhuishouding in 1867 de locatie bepaald voor een afsluitdam met een sluiscomplex – de oranjesluizen uit 1872 – tussen het IJ en de toenmalige Zuiderzee: van de zogeheten Paardenhoek in het noordoostelijk deel van de Stads Rietlanden naar Schellingwoude in Noord. Daarmee stond de eerste, noordwestelijke contour van het eiland op de kaart. Ten gevolge van de planvorming voor de aanleg van de haveneilanden die in en rond de Stads Rietlanden het Oostelijk Havengebied zouden gaan vormen en voor het graven van het Merwedekanaal – het latere Amsterdam-Rijnkanaal – werd het deel van de dam ten zuiden van de Oranjesluizen tussen 1884-1888 naar het zuidoosten verlegd: de huidige Zuider IJdijk, toen nog Schellingwouderdijk geheten, die de westelijke begrenzing van het Zeeburgereiland vormt. In 1893 ontstond met de vier kilometer lange strekdam (de Leidam) die vanaf de Oranjesluizen, haaks op de afsluitdam werd aangelegd, de noordoostelijke begrenzing van het Zeeburgereiland. Deze 'zeebreker' vormde de scheiding tussen het steeds ondiepere zuidelijke deel van de Zuiderzee (het huidige IJ-meer) en de uit te baggeren vaargeul naar de Oranjesluizen (huidige Buiten-IJ).

Rijkswaterstaat zocht intussen een plek om baggerslib uit de vaargeul, de oostelijke havenbekkens en het Noordzeekanaal te kunnen bergen. Daarom werd vanaf de zuidpunt van de Zuider IJdijk in oostelijke richting een derde dijk aangelegd die halverwege de strekdam uitkwam, zodat rond 1896 een gesloten driehoekig bassin was ontstaan, bedoeld als baggerbergplaats. De baggerhoop groeide in de loop der jaren en stak op een gegeven moment boven het water uit, waarmee het zogeheten IJ-eiland, later omgedoopt tot Zeeburgereiland, een feit was.

Er zijn enkele karakteristieke waardevolle elementen die stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis hebben (zie figuur hieronder). Zij getuigen van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland (omdijking, enkele woonhuizen en bunkers, het schuifhuis, silo's en slibvijzelgemalen) of zijn deels 'gewoon' onderdeel van de omvangrijke wegenstructuur die op het eiland bij elkaar komt (brugaanlandingen, tunnelmond). Met name de Zuider IJdijk is van belang als cultuurhistorisch waardevol element.



Afbeelding: Waardevolle elementen Zeeburgereiland (Zeeburgereiland, Cultuurhistorische verkenning, C 16-062 Amsterdam, Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam, 2016)

5.2.2.2 Plangebied

In het plangebied liggen geen gemeentelijke monumenten of overige cultuurhistorische elementen van waarde.

Conclusie

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn er geen belemmeringen geconstateerd voor dit bestemmingsplan.

5.3 Natuur

5.3.1 Beschermde soorten

5.3.1.1 Kader

Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verwijderen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. De wet voorziet in aantal gevallen in een mogelijkheid tot ontheffing. Deze gevallen zijn verder uitgewerkt in het Besluit natuurbescherming.

Voor regelmatig terugkerende werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een vrijstellingsregeling. Hierbij kan gedacht worden aan het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd. Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en beschermde soorten een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

De gemeente Amsterdam beschikt over een gedragscode. Deze is van toepassing op alle medewerkers van de gemeente die zelf of samen met anderen werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de gedragscode te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de gemeente de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeentegrenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

5.3.1.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de beschermde soorten. Dit onderzoek is als bijlage 14 bij deze toelichting gevoegd (Verplaatsing jachthaven HSBC, Natuurtoets, Anteagroup, 4 september 2018).

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- algemene broedvogels (zeer waarschijnlijk nestplaatsen)
- vleermuizen (vliegroute meervleermuis)

In de onderstaande tabel is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor deze planontwikkeling. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

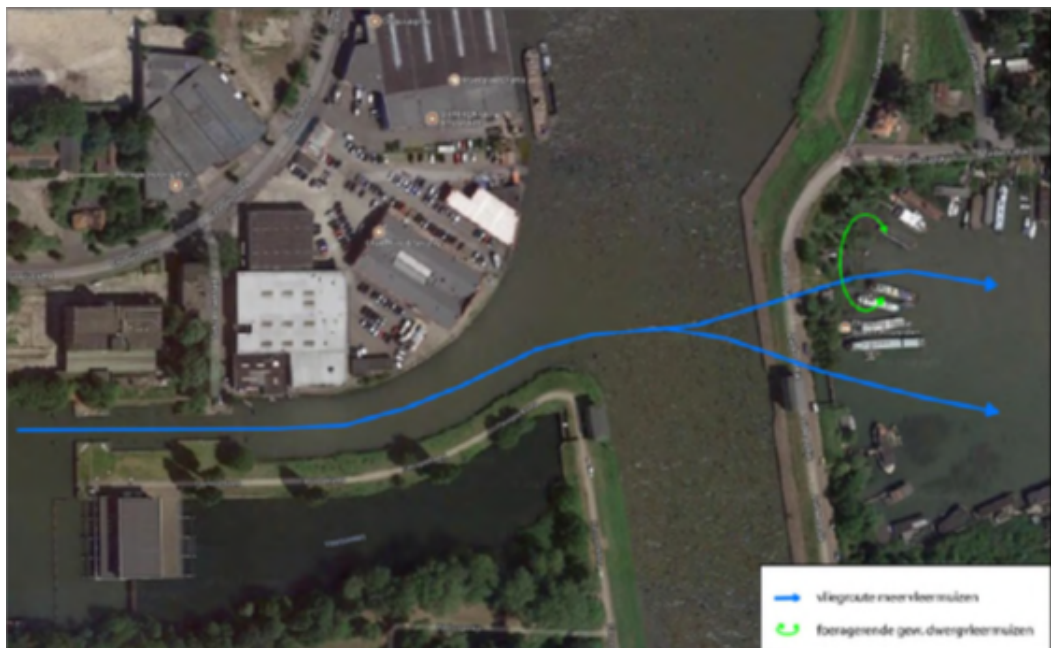
Soort(groep)	Overige broedvogels (niet de soorten met jaarrond beschermd nest)	Vleermuizen
Essentieel leefgebied aanwezig?	Mogelijk beschermde nestplaatsen in gebouwen, bomen, struiken en andere opgaande vegetatie	Ja, vliegroute over het water ten zuiden van het plangebied
Is er sprake van een overtreding?	Nee, wanneer in gebruik zijnde nesten niet worden aangetast of verstoord	Ja, wanneer vliegroute negatief wordt beïnvloed door het voornemen
Is een ontheffing noodzakelijk?	N.v.t. aangezien er in voorliggende situatie geen ontheffing wordt verleend voor het verstoren van broedende vogels	Nee, wanneer mitigerende maatregelen worden uitgevoerd
Is het plan uitvoerbaar?	Ja, bij werken buiten broedseizoen en/of zorgvuldig omgaan met in gebruik zijnde nesten	Ja, onder voorwaarden van mitigatie van effecten
Zijn vervolgstappen nodig (indien soort(groep) aanwezig)?	Locatiespecifieke maatregelen of het niet-vrijgeven van het werkterrein	Mitigatie om effecten op vliegroutes te minimaliseren

Broedvogels

De werkzaamheden zullen dusdanig worden uitgevoerd dat in gebruik zijnde nestplaatsen niet worden aangetast of verstoord. Indien in het broedseizoen gewerkt wordt, dient voorafgaand aan de werkzaamheden het gebied gecontroleerd te worden op broedvogels. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het projectgebied, worden er locatiespecifieke maatregelen voorgesteld en/of wordt het projectgebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is. Daarnaast is het van belang om het projectgebied tijdens de werkzaamheden ongeschikt te houden voor broedvogels. Dit kan door de werkzaamheden voor continue verstoring te laten zorgen waardoor vogels uitwijken en door te voorkomen dat er een rustperiode ontstaat in het broedseizoen door continu door te werken.

Meervleermuis

De meervleermuis komt voor in de omgeving van het Zeeburgereiland en is een doelsoort van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Er zijn vliegroutes aanwezig van de meervleermuis aan de zuidzijde van het Zeeburgereiland. De meervleermuizen zijn langs een vliegroute waargenomen en trokken richting het plangebied.



Vliegroule meervleermuizen (blauwe lijnen) gaat richting plangebied. Bron: Waarnemingen Zuider IJdijk, 2017.

De verwachte vlieglijn op basis van de gegevens uit het nader onderzoek is weergegeven in onderstaande figuur. In welke richting de meervleermuizen na het Zeeburgereiland vliegen is niet bekend.



Ingeschatte locatie (stippellijnen en pijlen) van vliegroutes gebruikt door meervleermuizen langs de zuidkant van het Zeeburgereiland. Bron: Globespotter, 2018.

Het is zeker dat een vliegroule aanwezig is aan de zuidzijde van het Zeeburgereiland. Het is niet toegestaan deze vliegroule negatief te beïnvloeden. Voor de lichtgevoelige meervleermuis betekent dit dat er geen extra verlichting mag worden geplaatst die een versturende werking heeft op de vliegroule.

Indien er verlichting nodig is op en rond de jachthaven, dient deze zo geplaatst te worden dat er geen effecten op de vliegroute van de meermeermuis optreden. Effecten kunnen worden voorkomen door te kiezen voor zo weinig mogelijk verlichting, en bijvoorbeeld de ligplaatsen van de boten op het water niet te verlichten. Indien verlichting van de ligplaatsen toch nodig is, kan worden gekozen voor meermuisvriendelijke verlichting, die bestaat uit aangepaste verlichtingstijden, gerichte plaatsing of toepassing van een aangepaste lichtkleur.

De verlichting kan op de volgende wijze worden aangebracht:

- De lampen worden sterk naar beneden gericht om verstoring op de omgeving te voorkomen;
- Dynamische verlichting: een radarsysteem detecteert voetgangers zodat de verlichting alleen aan is indien nodig;
- Wanneer de lampen aan gaan, komen deze langzaam op en doven ook weer langzaam om verblinding te beperken;
- Een astronomische klok bepaalt op welke tijdstippen de verlichting in- en uitschakelt.

In samenspraak met een ter zake kundige ecoloog zal een verlichtingsplan worden opgesteld, met als doel het voorkomen van effecten.

Om te waarborgen dat de vliegroute van de meermeermuis beschermd wordt, is in dit plan opgenomen dat lichtuitstraling slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute (artikel 10.4 van de planregels).

Zorgplicht

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. De zorgplicht houdt in dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden. De initiatiefnemer/uitvoerder is verantwoordelijk voor een adequate naleving van de algemene zorgplicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Conclusie

De Wet natuurbescherming vormt wat de soortenbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.3.2 Beschermd gebieden

5.3.2.1 Kader

De bescherming van Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ontwikkelingen in (de omgeving van) deze gebieden mogen niet leiden tot een significante aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het provinciaal beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het gemeentelijk beleid ten aanzien van ecologische en groene structuren.

5.3.2.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor beschermde gebieden. Dit onderzoek is als bijlage 14 bij deze toelichting gevoegd (Verplaatsing jachthaven HSBC, Natuurtoets, Antegroup, 4 september 2018).

Uit dit onderzoek blijkt dat er in het plangebied geen Natura 2000-gebied of NNN-gebied aanwezig is.

Eerder is een bureaustudie uitgevoerd waaruit bleek dat op circa 1 km van het plangebied het Natura

2000-gebied Markermeer & IJmeer ligt. Dat onderzoek is als bijlage 15 bij deze toelichting gevoegd (Voortoets Wet natuurbescherming Verplaatsing jachthaven; Holland Sport Boot Centrum te Amsterdam, Antea group, 3 maart 2017).



Ligging plangebied (rood omlijnd) ten opzichte van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (in lichtblauw). Bron: AERIUS Calculator, 2018.

Op basis van de afstand van het Natura 2000-gebied kunnen negatieve effecten als gevolg van verstoringsfactoren zoals door geluid en licht worden uitgesloten. Deze conclusie is gebaseerd op het gegeven dat in de nieuwe jachthaven sprake is van een geringer aantal boten en vaarbewegingen dan in de huidige situatie.

Het dichtstbijgelegen NNN-gebied is op circa 1 km ten noordoosten van het plangebied gelegen (N13.01 Vochtig weidevogelgrasland). De 'grote wateren' (N04.02 Zoete plas) ligt op circa 225 m van het plangebied. De wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN betreffen onder meer de meerveermuis, waarvoor de kustlijn langs onder andere het IJsselmeer en het Markermeer een belangrijke functie kan hebben als migratieroute.



Ligging Natuurnetwerk Nederland (groene en blauwe vlakken) in de nabijheid van het plangebied (rood omlijnd). Bron: Kaartbank Noord-Holland, 2018.

Zoals in paragraaf 5.3.1.2 aangegeven, mag er geen extra verlichting worden geplaatst die een versturende werking heeft op de vliegroute van de meervleermuis. Indien er verlichting nodig is op en rond de jachthaven, dient deze zo geplaatst te worden dat er geen effecten op de vliegroute optreden. Om te waarborgen dat de vliegroute beschermd wordt, is in dit plan opgenomen dat lichtuitstraling slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute (artikel 10.4 van de planregels).

Conclusie

De Wet natuurbescherming staat, wat betreft beschermde gebieden, niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

5.4 Mobiliteit en parkeren

5.4.1 Kader

Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet beoordeeld worden wat de gevolgen van het plan zijn voor de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen, aldus de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013). Om deze groei op te vangen is via de Uitvoeringsagenda mobiliteit, het Meerjarenplan Fiets, de Investeringsagenda OV, de bouw van de Noord-Zuidlijn etc. geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en de parkeerinfrastructuur voor fiets en auto. Met de verdichting van de stad wordt de bereikbaarheidsopgave voor de stad als geheel urgenter zo blijkt uit de

Mobiliteitsverkenning.

Ook op rijksniveau is aandacht voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio (zie ook paragraaf 3.1.1). De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's zijn van groot belang. Het gaat hierbij zowel om het versnellen van de woningbouwproductie op de korte termijn als het borgen van voldoende plancapaciteit voor woningbouw op de langere termijn. Het tijdig nadenken over de beschikbaarheid van voldoende plancapaciteit betekent ook tijdig nadenken over de invulling van de andere ruimtelijke opgaven en de benodigde ontsluiting van nieuwe bouwlocaties zodat mensen makkelijk naar werk en vrijetijdsbesteding kunnen komen.

Rijk en regio zijn het eens over de start van het gebiedsprogramma MRA. De ruimtelijk-economische dynamiek in de MRA is groot. De regio groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen. Voor de MRA is in het BO MIRT van 15 maart 2018 onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit. Het eerste actieprogramma heeft als doel de groei van de woon-werk autopendel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten in stedelijk gebied op te lossen. Het tweede heeft als doel om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem langs de thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

Voor de korte en middellange termijn zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt om knelpunten aan te pakken. Om meer trams te laten rijden, worden de op- en afritten bij de A10 (S114) aangepakt. Ook worden, in het kader van het Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid, op acht OV-stations investeringen gedaan in fietsparkeerplaatsen bijvoorbeeld in Almere, Amsterdam en Lelystad en trekt de regio geld uit om metrohalte Sixhaven aan de Noordzuidlijn toe te voegen. Tegelijkertijd wordt zwaarder ingezet op het maken van afspraken over spitsmijden.

Op rijksniveau wordt ook aangegeven dat het OV en de fiets een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. In het kader van 'tour de force' worden afspraken gemaakt over het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van OV knooppunten, waaronder Amsterdam CS.

Binnenstedelijke verdichting: benutten en uitbreiden OV- en fietsnetwerk

Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsopgave is het goed dat de stad kiest voor verdichting. Dit beperkt de groei van de verplaatsingen van en naar de stad en draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

De groei die voorzien is, is in eerste instantie op te vangen door bestaande netwerken beter te benutten en te investeren in met name het fietsnetwerk en tramnet. De opgave ligt vooral bij de uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk. Maatregelen moeten de verblijfskwaliteit en leefbaarheid binnen de Ring A10 borgen en verbeteren, de bereikbaarheid in Amsterdam en van/naar de regio verbeteren en de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelgebieden borgen en verbeteren.

Fiets

Zoals reeds aangegeven is het fietsgebruik een belangrijk onderdeel van het planconcept voor Zeeburgereiland. Er is en wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de vervoerswaarde voor de fiets verder te verhogen. Een verdere daling van de reistijd heeft een positief effect op de modal split en de positionering van Zeeburgereiland als aantrekkelijk fietsgebied. Een toename van fietsgebruik heeft een afname in gebruik van andere vervoermiddelen tot gevolg en leidt tot een andere modal split. Met name een afname van autoverkeer heeft positieve effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet en de verkeersveiligheid.

Onderdeel van het fietsnetwerk in de stad zijn de zogeheten Groene Lopers. Eén van de uitgangspunten voor dit netwerk is het passeren van attractieve plekken en het doorkruisen van een fraaie, groene omgeving.

Openbaar vervoer

Goede openbaar vervoersverbindingen zijn onmisbaar voor het functioneren van het Zeeburgereiland. In het kader van het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland is een uitbreiding voorzien van het OV-net van en naar het Zeeburgereiland. Het college heeft daarom inmiddels het principebesluit genomen om aan de slag te gaan met vier hoogwaardige verbindingen: (1) het verlengen en verhogen van de capaciteit van lijn 26, (2) een extra tramverbinding over een nieuw te bouwen Amsterdamsebrug en (3) twee aanvullende busverbindingen aan de oostkant van IJburg.

De belangrijkste OV-verbinding van en naar IJburg is tramlijn 26, de IJtram. De eerste fase van de verlenging van de IJtram naar Centrumeiland en Strandeiland is – in afstemming met de gebiedsontwikkeling – klaar in 2023. De tweede fase van de verlenging zal naar verwachting in 2028 gereed zijn. Naast de verlenging van tramlijn 26 voeren gemeente en GVB al op kortere termijn verbeteringen door. Vanaf 22 juli 2018 rijden in de ochtend- én avondspits 15 trams per uur en vanaf begin 2020 rijdt GVB met gekoppelde trams.

Er is een extra HOV-verbinding nodig die IJburg en Zeeburgereiland via de Amsterdamsebrug verbindt met de oostelijke binnenring (tram) of met de stations Muiderpoort en Amstel (bus). Een directe oostelijke verbinding zal de IJtram ontlasten en het OV-netwerk van en naar de Oostflank verbeteren.

Voor een toekomstvast OV-netwerk naar Zeeburgereiland en IJburg zijn twee aanvullende HOV-busverbindingen nodig vanaf de oostelijke zijde van IJburg richting Bijlmer Arena en richting Weesp. Hiermee krijgt de oostflank van de stad een betere aansluiting op deze twee treinstations.

De reistijd tussen IJburg en Weesp wordt fors korter waardoor treinstation Weesp een betere optie voor overstap op trein wordt vanaf IJburg naar het Gooi en Almere.

Autoverkeer

Zeeburgereiland ligt aan de ring A10, dus voor bestemmingen in de regio is het gebruik van de auto uiteraard aantrekkelijk. Voor verplaatsingen binnen Amsterdam zijn er concurrerende alternatieven (fiets en openbaar vervoer). Bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland krijgt het langzaamverkeer meer ruimte en er wordt een lage parkeernorm gehanteerd; een ideale omstandigheid voor standplaatsen voor deelauto's. Het autoverkeer wordt vooral afgewikkeld via een netwerk van interne wegen en (doorgeluste) dwarsstraten.

5.4.2 Plangebied

Onderzocht is wat de gevolgen van dit plan zijn voor de verkeerskundige aspecten.

Verkeer

Het is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen van en naar de jachthaven beperkt is en afneemt ten opzichte van de huidige locatie als gevolg van de afname van het aantal ligplaatsen van 350 naar maximaal 200. Uitgaande van 200 ligplaatsen worden op basis van CROW kentallen gemiddeld 55 voertuigbewegingen per weekdag verwacht. Bij toelichting geeft het CROW aan dat jachthavens een groot aantal voorzieningen biedt, waaronder mogelijkheden tot recreatie en onderhoud. Hierbij valt te denken aan een winkel met vaarbenodigdheden en watersportassortiment, winterstalling, afsputplaats,

trailerhelling, speeltuin, recreatiewerf en horecavoorzieningen. Voor de verkoop van boten (showroom) geeft het CROW geen kentallen. Daarom is een aanname gedaan dat het aantal voertuigbewegingen per etmaal als gevolg van de showroom met 40 toeneemt. De bedrijfswoning genereert op basis van de CROW uitgangspunten 5,5 voertuigbewegingen per etmaal. De totale verkeersgeneratie is daarmee gemiddeld 100 motorvoertuigen per weekdagetmaal.

Naast de jachthaven heeft ook de zelfstandige horeca een verkeersaantrekkende werking. De horecafunctie heeft een maximale omvang van 1.500 m², waarvan maximaal 500m² bvo voor zalenverhuur gebruikt mag worden. In de CROW kennisbank is er voor de functie horeca en/of zalenverhuur geen verkeersgeneratiecijfer bepaald. Om de verkeersaantrekkende werking van de horecafunctie te bepalen, is aansluiting gezocht bij ervaringscijfers van een bestaande, vergelijkbare horecafunctie, The Harbour Club Amsterdam Oost. Deze heeft een oppervlakte van circa 4.250 m² (bron: BAG viewer) en 150 parkeerplaatsen beschikbaar (bron: website Harbourclub). Dit resulteert in iets minder dan 4 parkeerplaatsen per 100 m².

Uitgaande van 4 parkeerplaatsen per 100 m² met een maximum van 1.000 m² aan horecafunctie, levert dit een parkeerbehoefte op van 40 parkeerplaatsen. Om deze parkeerbehoefte om te rekenen naar verkeersgeneratiecijfers zijn de volgende aannames gedaan:

- 40% van alle bezoekers maakt voor maximaal 30 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- 40% van alle bezoekers maakt voor maximaal 60 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- 20% van alle bezoekers maakt voor maximaal 90 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- De functie is gedurende een reguliere dag voor een periode van 10 uur geopend
- Op een reguliere weekdag wordt de parkeercapaciteit voor 90% van de tijd bezet

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de gemiddelde verkeersgeneratie voor de functie horeca met een omvang van 1000m² op deze locatie 960 verkeersbewegingen.

Voor de functie 'zalenverhuur' hanteert de gemeente een parkeerkcijfer van 0,8 parkeerplaatsen per 100m² bruto vloeroppervlak. Voor maximaal 500m² aan zalenverhuur resulteert dit in een parkeerbehoefte van 4 parkeerplaatsen. Om deze parkeerbehoefte om te rekenen naar verkeersgeneratiecijfers zijn de volgende aannames gedaan:

- 30% van alle bezoekers maakt voor maximaal 60 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- 20% van alle bezoekers maakt voor maximaal 90 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- 30% van alle bezoekers maakt voor maximaal 120 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- 20% van alle bezoekers maakt voor maximaal 150 minuten gebruik van de parkeergelegenheid
- De functie is gedurende een reguliere dag voor een periode van 10 uur geopend
- Op een reguliere weekdag wordt de parkeercapaciteit voor 60% van de tijd bezet

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is de gemiddelde verkeersgeneratie voor de functie zalenverhuur met een omvang van 500m² op deze locatie 45 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag.

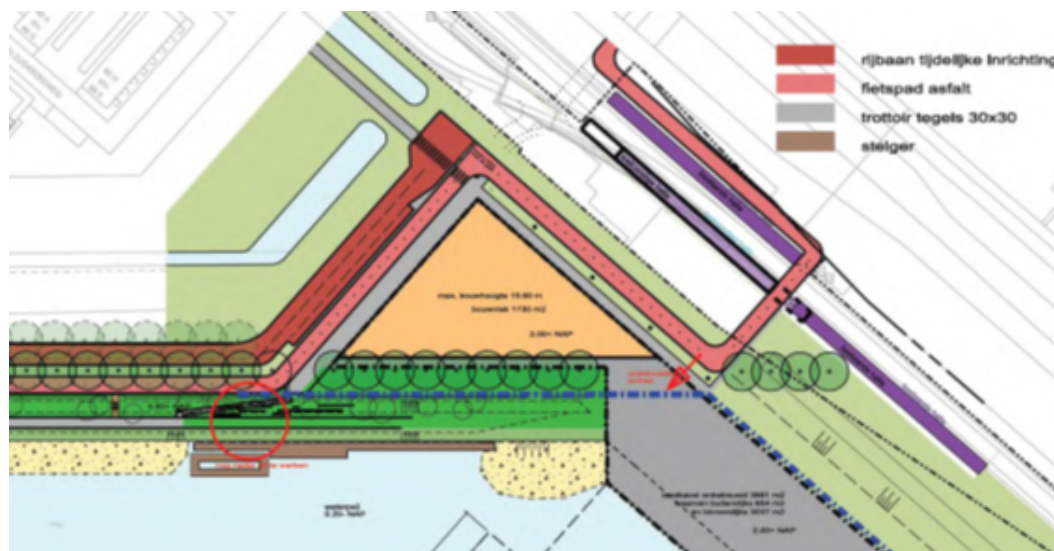
Op basis van bovenstaande uitgangspunten worden de volgende functies gecreëerd die een verkeersaantrekkend effect hebben:

- Jachthaven (aantrekkingskracht van 55 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag)
- Showroom en bedrijfswoning bij de jachthaven (aantrekkingskracht van 45 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag)
- Horecagelegenheid (aantrekkingskracht van 960 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag)
- Zalenverhuur (aantrekkingskracht van 45 verkeersbewegingen per gemiddelde weekdag)

Conclusie is dat de totale ontwikkeling een verkeersaantrekkende werking zal hebben van 1.105 verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag. Gezien de functies wordt verwacht dat deze

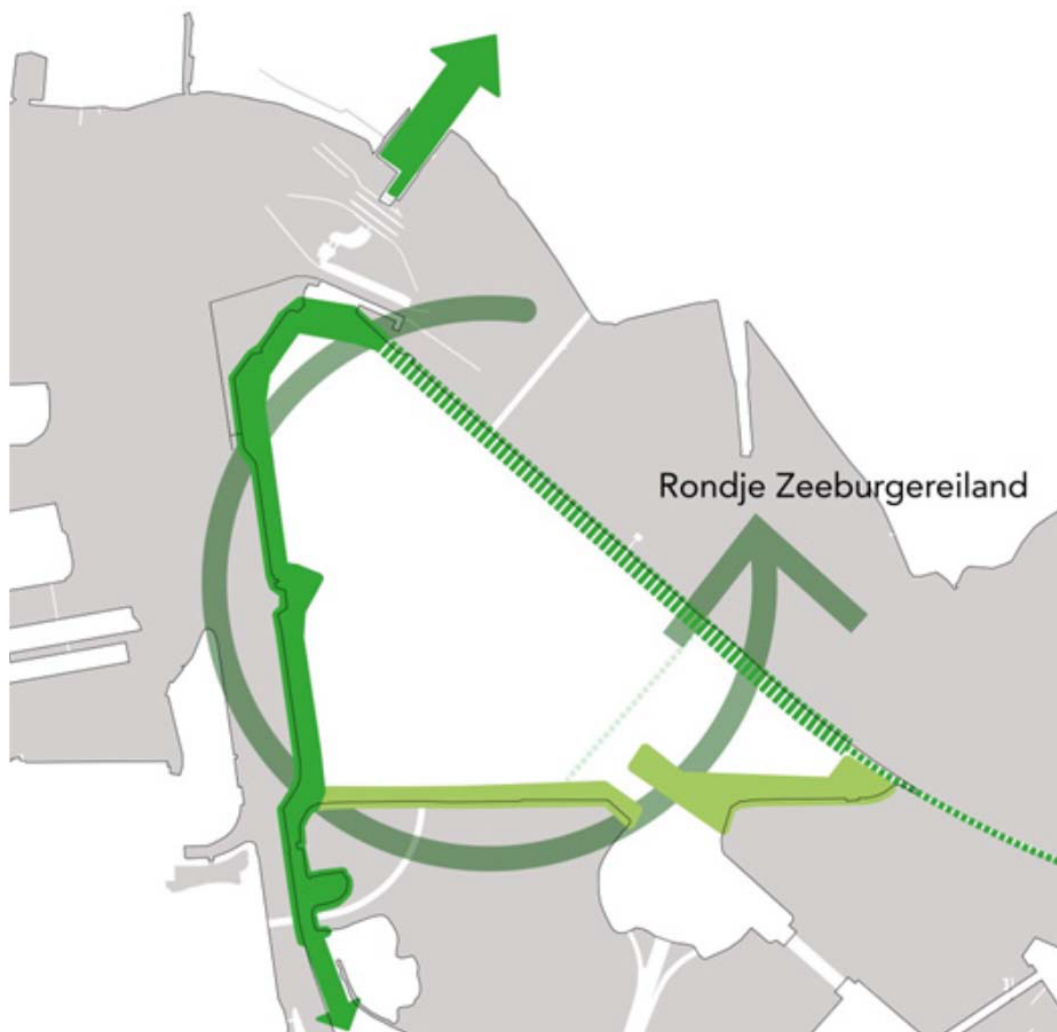
hoeveelheid verkeer buiten de spitsperioden de jachthaven en aanliggende functies zal aandoen.

De verkeersontsluiting van het plangebied vindt plaats vanuit (noord)westelijke richting over de Zuiderzeeweg. In eerste instantie wordt het tijdelijke fietspad aan de noordzijde van het plangebied gebruikt voor de auto-ontsluiting richting de entree van de jachthaven (zie onderstaande figuur). In een later stadium wordt een doorgetrokken fietsverbinding tussen de Zuiderzeeweg en de Bob Haarmslaan gerealiseerd. Omdat de Zuiderzeeweg geen doorgaande weg is, zal er enkel bestemmingsverkeer over rijden. De tramhalte aan de IJburglaan maakt dat het plangebied ook goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.



Ontsluiting plangebied. De rode pijl geeft het zoekgebied voor de entree van de jachthaven aan. Bron: kavelpaspoort HSBC.

In groter verband kan worden opgemerkt dat de grotendeels groene oevers van Zeeburgereiland worden uitgewerkt tot een recreatieve, groene zone met een grote verscheidenheid aan uitzichten. Langs de hele rand worden voet- en fietspaden aangelegd. Een rondje Zeeburgereiland, exclusief de strekdam, is ongeveer 5 km lang, dat wil zeggen 20 minuten fietsen, 30 minuten hardlopen of 1 uur wandelen. De randen sluiten tegelijkertijd aan op een groter regionaal fiets- en wandelnetwerk: via de sluizen naar Waterland en via de Diemerzeedijk richting Muiden en het Gooi.



Zeeburgereiland: groene oevers met voet- en fietspad

Parkeren

Auto- en fiets/scooterparkeren moeten op eigen terrein gefaciliteerd worden. Op het hele Zeeburgereiland wordt in de toekomst een fiscaal parkeerregime voor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingesteld.

Het basisprincipe van de Nota Parkeernormen Auto is dat parkeerplaatsen ten behoeve van nieuw te bouwen functies (wonen, voorzieningen, etc.) op eigen terrein gerealiseerd moeten worden, met uitzondering van parkeren ten behoeve van bezoekers, wat - indien mogelijk - in de openbare ruimte opgelost mag worden. Een ander basisprincipe is dat bewoners en bedrijven geen parkeervergunning krijgen, hiervoor wordt een zogenaamd 0-vergunningenplafond ingesteld.

De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de parkeerkencijfers van het CROW, rekening houdend met de specifieke plansituatie. Het CROW kencijfer voor jachthavens is 0,5 (min) tot 0,7 (max), ongeacht de locatie. CROW merkt daarbij op dat dit globale parkeerkencijfers zijn, bij het toepassen moet een forse marge in acht genomen worden. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor de horeca is aansluiting

gezocht bij ervaringscijfers van een bestaande, vergelijkbare horecafunctie, The Harbour Club Amsterdam Oost. Deze heeft een oppervlakte van circa 4.250 m² (bron: BAG viewer) en 150 parkeerplaatsen beschikbaar (bron: website Harbourclub). Dit resulteert in iets minder dan 4 parkeerplaatsen per 100 m².

Het is te verwachten dat de doelgroep van de jachthaven - liefhebbers van snelle motorboten – bij voorkeur per auto of scooter naar de jachthaven zal komen. Te voet, op de fiets of per openbaar vervoer (halte lijn 26 vlakbij aan de IJburglaan) als alternatief lijkt voor deze doelgroep minder voor de hand te liggen.

De vraag is nu wat een verstandige ondergrens voor het aantal parkeerplaatsen is. Uitgaande van een lage norm van 1 parkeerplaats per ligplaats zou met 50 parkeerplaatsen volstaan kunnen worden. Wordt ook rekening gehouden met de jetski's, dan zijn er 15 extra parkeerplaatsen nodig. Vanuit de horeca zijn 20 parkeerplaatsen nodig. Voor de bedrijfswoning moet minimaal 0,6 en maximaal 1 parkeerplaats gerealiseerd worden. Hiervoor wordt géén bewonersparkeervergunning verstrekt. Voor de woonboot wel, zodat de parkeerplaats hiervoor in het openbare gebied kan komen te liggen. De showroomfunctie is ondergeschikt aan de jachthaven functie. Verondersteld mag worden dat de showroom autonoom een zeer beperkt aantal auto's, fietsen en scooters zal trekken. Ook mag verondersteld worden dat dubbelgebruik met de parkeerplaatsen voor de jachthavenfunctie mogelijk zal zijn. Extra parkeerplaatsen ten behoeve van deze functie zijn dan ook niet noodzakelijk.

Het is goed denkbaar dat het terrein flexibel gebruikt wordt. Buiten het seizoen zullen veel boten op het droge liggen en is er meer ruimte nodig voor het stallen van boten. Maar buiten het seizoen zullen er aanzienlijk minder watersporters naar de jachthaven komen. Tijdens het vaarseizoen liggen de meeste boten in het water en dan kan er meer ruimte voor het parkeren van watersporters beschikbaar zijn.

Het is dan ook niet nodig om het minimale aantal parkeerplaatsen op basis van het CROW kencijfer te realiseren (0,5 pp/ligplaats). Om de volgende redenen is een minimum van 50 parkeerplaatsen (0,25 pp/ligplaats, jetski's buiten beschouwing) goed te verdedigen:

- De dagen waarop de parkeerpiek zich voordoet, is beperkt tot de dagen met mooi weer, en dan vooral de weekenden en avonden. In de zomerperiode wordt de piek enigszins gedempt door vakanties. Het is hoe dan ook onwaarschijnlijk dat – zelfs op piekdagen - meer dan een kwart van de boten gelijktijdig in gebruik zullen zijn.
- De fiets- en scooterbereikbaarheid is goed en biedt zeker op mooie dagen een reëel alternatief voor de auto.
- Parkeermogelijkheden in de openbare ruimte zijn beperkt en zijn in de toekomst betaald (fiscaal regime). Het is mogelijk dat er op zondag geen betaald regime wordt ingesteld, wat uitwijken naar de openbare ruimte – voor zover er aanbod is - aantrekkelijk maakt.
- Vlakbij de jachthaven is een P+R terrein. Dit is als alternatief minder aantrekkelijk vanwege de betrekkelijk hoge parkeerkosten.
- De OV bereikbaarheid is goed (halte lijn 26 voor de deur) en biedt dus een praktisch alternatief.

Hiervan uitgaande bedraagt de totale normatieve parkeerbehoefte 125 parkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte is de parkeerbehoefte die ontstaat door de parkeerbehoeftes van alle functies bij elkaar op te tellen, zonder rekening te houden met dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

Het dubbelgebruik kan worden bepaald door per functie en per tijdvak de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages geven per functie en per tijdvak aan welk aandeel van de normatieve parkeerbehoefte aanwezig is. Vanuit een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden bedraagt de parkeerbehoefte 98 plaatsen. Op het terrein is voldoende ruimte om dit te faciliteren. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het hiervoor uitgevoerde onderzoek dat als bijlage 16 bij deze toelichting is gevoegd (Analyse

parkeerbehoefte HSBC Amsterdam, Spark, 30 maart 2020).

Ook de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter hanteert het uitgangspunt van parkeren 'op eigen terrein, tenzij...' om parkeren van fietsen en scooters in de publieke ruimte tot een minimum te beperken. De nota geeft normen voor fiets- en scooterparkeren voor een breed scala aan functies. De normen zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW publicatie 'Leidraad Fietsparkeren'. Voor de toepassing van de normen is de stad verdeeld in drie zones, Zeeburgereiland ligt in zone 1 (binnen ring A10).

De fiets- en scooterparkeernormen zijn een minimum: meer mag altijd. Daarbij is het zeker het overwegen waard om ruim te dimensioneren, nu verwacht mag worden dat de rol van de auto als vorm van individueel transport de komende decennia zal afnemen, wat het gebruik van fietsen en (elektrische) scooters verder zal bevorderen.

Voor fiets- en scooterparkeren bestaan geen normen of kencijfers waarmee een (minimum) aantal parkeerplaatsen voor een jachthaven bepaald kan worden. Het is redelijk aan te nemen dat de behoefte voor de jachthaven op piekmomenten op 25 fietsen en/of scooters kan liggen (0,125 fpp/spp per ligplaats). Voor de horecafunctie gaat het om 114 fiets- en scooterparkeerplaatsen. Samen met de overige functies gaat het totaal om 156 fiets- en scooterparkeerplaatsen. De landkavel biedt hier voldoende ruimte voor.

Conclusie

De ontsluiting van het plangebied via de Zuiderzeeweg is vergelijkbaar met de ontsluiting van de huidige jachthaven. Het is de verwachting dat de hoeveelheid verkeer dat afwikkelt tussen de Zuiderzeeweg en het plangebied bij gebruikmaking van de maximale mogelijkheden voor horeca enigszins zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Verwacht wordt dat er 1.105 verkeersbewegingen gaan plaatsvinden tussen de Zuiderzeeweg en het plangebied. Gezien het feit dat met name recreatieve functies worden ontplooid in het plangebied wordt verwacht dat de verkeersbewegingen niet hoofdzakelijk zullen plaatsvinden gedurende de spitsperiodes. Op eigen terrein kan in voldoende mate voorzien worden in de parkeerbehoefte. Vanuit verkeersoogpunt zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.5 Duurzaamheid

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990).

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van

een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO₂-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO₂. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving

1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
2. klimaatneutraal bouwen;
3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

B. Schoon vervoer

1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);

C. Haven en industrie

1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector.

D. Duurzame energie

1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
2. zonnepanelen plaatsen;
3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

De jachthaven treft zelf verschillende maatregelen, zoals het gebruik van niet-uitloogbare materialen als de toepassing van de maatregelen van het keurmerk van de Blauwe Vlag in jachthavens. Dit keurmerk staat voor een schone en veilige jachthaven. Verder wil de gemeente dat alle pleziervaart in het komende decennium elektrisch wordt. De Nota Varen deel II voorziet hierin. Hierin staat dat alle pleziervaart in Amsterdam, daarmee ook de pleziervaart buiten de grachten, vanaf 2030 uitstootvrij moet zijn.

Conclusie

Met dit plan wordt een bijdrage geleverd aan de duurzaamheidsambities.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat verbeelding en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben juridische betekenis indien en voor zover daar in de regels invulling aan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is deze uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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 meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén 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 bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht wat de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Algemeen

In de bestemmingsomschrijving van de planregels wordt beschreven welke functies binnen de desbetreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen. In dit hoofdstuk wordt elk artikel kort toegelicht.

6.2.2 Planregels

6.2.2.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel is geregeld op welke manier moet worden gemeten.

6.2.2.2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

De bestemming Groen heeft betrekking op het talud van de dijk en de groenzone tussen de IJburglaan en de jachthaven. Voor deze gronden wordt voorzien in een groene en ruimtelijk open inrichting. De bouwregels zijn hierop afgestemd.

Recreatie (artikel 4)

De bestemming Recreatie voorziet in het gebruik als watersportbedrijf met de daarbij horende voorzieningen zoals ligplaatsen voor pleziervaartuigen, een bedrijfswoning en een tankplaats voor pleziervaartuigen. Ook detailhandel is mogelijk, maar dit staat niet op zich, is verbonden en ondersteunend aan het watersportbedrijf en daarmee ondergeschikt aan het watersportbedrijf.

Ter waarborging van een aanvaardbaar akoestisch klimaat ter plaatse van de bedrijfswoning is in de regels opgenomen dat het bouwen hiervan slechts is toegestaan indien met akoestisch onderzoek is aangetoond dat de bedrijfswoning voldoet aan de vastgestelde hogere grenswaarden (voor wegverkeerslawaaï) of voldoet aan de wettelijke voorgeschreven voorkeursgrenswaarden voor wegverkeerslawaaï. Om die reden is ook opgenomen dat de bedrijfswoning voorzien moet worden van minimaal één geluidluwe zijde.

Horeca is mogelijk als een zelfstandige functie tot een oppervlakte van maximaal 1.500 m² bvo, in de vorm van een lunchroom of ijsalon, een café, bar, restaurant, eetcafé of bistro en zalenverhuur (horeca I, IIa, III en IV). Maximaal 500 m² bvo mag gebruikt worden voor zalenverhuur of een sociëteit (horeca IIa).

Om zeker te stellen dat de door de planontwikkeling gegenereerde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen en de openbare ruimte hier niet mee belast wordt, is in het plan geregeld dat het vereiste minimum aantal auto- en fietsparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn en worden gehouden.

Water (artikel 5)

De bestemming Water is van toepassing op het open water van de Zeeburgerbaai dat in dit plangebied ligt. In het water is een ligplaats voor een woonark opgenomen onder persoonsgebonden overgangsrecht. Voor deze woonark geldt geen ligplaatsvergunning meer. Omdat de woonark al lang op

deze plek aanwezig is, mag het gebruik van deze woonark worden voortgezet door de huidige bewoners.

Waarde - Archeologie (artikel 6)

De gronden in het water zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Vanwege de lage archeologische verwachting geldt dat pas bij bodemingrepen dieper dan de waterbodem en met een oppervlak groter dan 10.000 m² via een archeologisch onderzoek moet worden aangetoond of er archeologische waarden aanwezig zijn.

Waterstaat - Waterkering (artikel 7)

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van waterkeringen, de bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen. Binnen deze bestemming mag slechts worden gebouwd nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterkering over het al dan niet schaden van het belang dat met de waterkering is gemoeid.

6.2.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 8)

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene bouwregels (artikel 9)

In dit artikel worden regels voor ondergronds bouwen gegeven.

Algemene gebruiksregels (artikel 10)

In dit artikel is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt.

Algemene afwijkingsregels (artikel 11)

Het college kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. In deze regeling zijn de algemene ondergeschikte afwijkingsmogelijkheden opgenomen zodat enige flexibiliteit mogelijk wordt gemaakt ten aanzien van de regels. Dit zal maatwerk zijn per situatie waarbij de belangen van het betrokken geval dienen te worden afgewogen.

6.2.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 12)

In dit artikel wordt geregeld dat legale bouwwerken mogen worden behouden of legaal gebruik mag worden voortgezet vanaf het moment dat het plan rechtskracht heeft verkregen ondanks dat de bebouwing of het gebruik niet (langer) overeenkomt met de regels die in dit bestemmingsplan worden gegeven. Het opnemen van een dergelijke regeling is voorgeschreven vanuit het Besluit ruimtelijke ordening. Hier is ook het persoonsgebonden overgangsrecht ten behoeve van de woonark opgenomen.

Slotregel (artikel 13)

Dit wordt ook wel de citeerbepaling genoemd. Hierin wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan genoemd is.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financieel-economische haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

7.2 Plangebied

Met de huidige exploitant van de jachthaven is een overeenkomst gesloten over de verplaatsing van de jachthaven. De kostenverdeling is hierin opgenomen. De kosten van het realiseren van de verplaatsing van de jachthaven worden gedragen door de exploitant van de jachthaven. De kosten die de gemeente Amsterdam maakt, zijn opgenomen in de grondexploitatie (voor de ontwikkeling van) Zeeburgereiland. Daarnaast is de gemeente Amsterdam volledig eigenaar van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Via de precarioheffing wordt een vergoeding geïnd voor het gebruik van de grond. Hiermee is het kostenverhaal verzekerd en hoeft er geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

HSBC zit al meer dan 50 jaar in de Zeeburgerbaai. Zij heeft in die tijd altijd in een behoefte voorzien met een goede bezettingsgraad. Er zijn dan ook goede omstandigheden aanwezig om op deze locatie een watersportbedrijf te exploiteren.

Gezien het voorgaande is de financiële en economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende aangetoond.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Op grond van de Algemene inspraakverordening (artikel 2, derde lid, onder a) is bepaald dat er geen inspraak wordt verleend als het beleidsvoornemen bij of krachtens wettelijk voorschrift van inspraak is uitgesloten of al bij of krachtens wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure is voorzien. De wet voorziet in een procedure om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan en in deze procedure is voorzien in een wettelijke voorbereidingsprocedure. Op grond van het voorgaande is op stedelijk niveau geen inspraak van toepassing op bestemmingsplannen. Er vindt derhalve geen formele inspraak plaats op het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.

Gezien het feit dat het plan is opgesteld om de verplaatsing van jachthaven HSBC mogelijk te maken, is HSBC bij de totstandkoming hiervan betrokken. Verder wordt er geen aanvullend participatietraject doorlopen.

8.2 Vooroverleg

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de volgende instanties:

- Waternet
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Provincie Noord-Holland
- Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam
- Rijksvastgoedbedrijf
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- N.V. Nederlandse Gasunie
- Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Team Structuurvisietoets gemeente Amsterdam

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen:

- Waternet

- Rijkswaterstaat Midden- Nederland
- Provincie Noord-Holland
- Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam

Naar aanleiding hiervan is de toelichting aangepast voor wat betreft de beleidsregels voor nautische vergunningen van Waternet en de provinciale omgevingsvisie. Verder is in de regels een bepaling toegevoegd die het plaatsen van reclame uitingen aan een nadere afweging onderwerpt vanwege de verkeersveiligheid. De beantwoording van de ingekomen reacties is opgenomen in de Nota van beantwoording vooroverleg (bijlage 17 bij deze plantoelichting).

8.3 Zienswijzen

Van 17 oktober 2019 tot en met 27 november 2019 heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. In bijlage 17 is de zienswijzen samengevat en beantwoord. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is het ontwerpbestemmingsplan onder andere aangepast aan het definitieve ontwerp, is er een zoekgebied aan de planverbeelding toegevoegd voor een 'openbare' steiger, is de begripsbepaling van 'watersportbedrijf' aangepast en is de horecafunctie direct mogelijk gemaakt. Voor een uitgebreide behandeling van de zienswijze wordt verwezen naar bijlage 18.