



Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos

**Stadsdeel Zuideramstel
van de
gemeente Amsterdam**

herziening bestemmingsplan Jachthavengebied
en Amsterdamse Bos
17 juni 2008





Inhoudsopgave

Toelichting	5
1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding	7
1.2. Leeswijzer	7
2. Plankader	8
2.1. Geldend planologisch beleid	8
2.2. Beschrijving van het plangebied	8
3. Aanpassingen	9
3.1. Inleiding	9
3.2. Bedrijfswoningen	9
3.3. Woonboten	10
3.4. Ligplaatsen	11
3.5. Water	11
3.6. Bouwvlakken	10
3.7. Overige aanpassingen	13
3.8. Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen	13
3.9. Milieu-aspecten	16
4. Resultaten art. 10 BRO overleg	
5. Nota van beantwoording van zienswijzen	22
 BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING	 35
BIJLAGE 1 TOELICHTING BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN JACHTHAVENGEBIED EN AMSTERDAMSE BOS	37
 Voorschriften	 77
HOOFDSTUK 1. Inleidende bepalingen	79
Artikel 1. Begripsbepalingen	79
Artikel 2. Wijze van meten	84
HOOFDSTUK 2. Bestemmingsbepalingen	86
Artikel 3. Bedrijf	86
Artikel 4. Groen	88
Artikel 5. Horeca 1	89
Artikel 6. Horeca 2	90
Artikel 7. Natuur	92
Artikel 8. Recreatie 1	94
Artikel 9. Recreatie 2	98
Artikel 10. Recreatie 3	102
(ontwerp)Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos Stadsdeel Zuideramstel, gemeente Amsterdam	3



Artikel 11.	Verkeer 1	104
Artikel 12.	Verkeer 2	105
Artikel 13.	Water 1	106
Artikel 14.	Water 2	108
Artikel 15.	Wonen 1	111
Artikel 16.	Wonen 2	113
HOOFDSTUK 3.	Algemene bepalingen	114
Artikel 17.	Anti-dubbeltelbepaling	114
Artikel 18.	Algemene gebruiksbepalingen	115
Artikel 19.	Algemene vrijstellingsbepaling	116
Artikel 20.	Algemene wijzigingsbepalingen	117
Artikel 21.	Algemene procedurebepalingen	117
HOOFDSTUK 4.	Overgangs- en slotbepalingen	119
Artikel 22.	Overgangsbepalingen	119
Artikel 23.	Strafbepaling	121
Artikel 24.	Slotbepaling	122



Toelichting





1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2002 is het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos opgesteld. Dit bestemmingsplan bestaat uit twee deelgebieden, namelijk het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Voor het Jachthavengebied heeft aan het opstellen van het bestemmingsplan een aantal doelstellingen ten grondslag gelegen. Het bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van het jachthavengebied te waarborgen. Hierbij moet met name worden gedacht aan de versterking van de openbare oeverrecreatie, en de instandhouding van de kleinschaligheid en verbetering van de visueel-ruimtelijke karakteristiek van het gebied.

Ten aanzien van het Jachthavengebied is bepaald dat de toekomstige ontwikkeling van het Jachthavengebied gericht te zijn op:

1. het duurzaam in standhouden van de huidige, kleinschalige karakteristiek van het gebied;
2. het waarborgen van de toegankelijkheid van het gebied voor een breed publiek;
3. het versterken van de functie van het gebied voor openbare oeverrecreatie;
4. het verbeteren van de visueel ruimtelijke karakteristiek.

De vele, deels explosieve, stedenbouwkundige ontwikkelingen rond het Jachthavengebied hebben de druk op het gebied verhoogd. Bij de ontwikkelingen in het gebied staat voor alles het behoud van de zo kenmerkende kleinschaligheid voorop. Dat wil zeggen het in stand houden en versterken van het gebruik van het gebied voor kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer.

Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan is gebleken dat deze doelstellingen op een aantal punten onvoldoende worden gewaarborgd. Daarnaast is in het bestemmingsplan een aantal onduidelijkheden en onvolkomenheden gesloten, die moeten worden aangepast. De onderhavige herziening voorziet in deze aanpassingen. Daarnaast wordt deze herziening gebruikt om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen.

1.2. Leeswijzer

Deze toelichting moet worden gelezen in relatie met de toelichting behorende bij het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos d.d. januari 2002. Deze toelichting is dan ook als bijlage bijgevoegd. De stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals geformuleerd in deze toelichting zijn nog onverkort van toepassing.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het geldende planologische beleid en wordt een korte beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de aanpassingen die in deze herziening zijn opgenomen. De belangrijkste inhoudelijke aanpassingen worden in de diverse paragrafen behandeld. In paragraaf 3.9 wordt ingegaan op de aanpassingen die zijn gemaakt om de herziening conform het Handboek Amsterdamse Bestemmingen te kunnen vaststellen. In par. 3.10 wordt ingegaan op een aantal milieu-aspecten. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van het artikel 10 BRO overleg verwerkt.

(ontwerp)Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos
Stadsdeel Zuideramstel, gemeente Amsterdam



2. Plankader

2.1. Geldend planologisch beleid

Vigerende bestemmingsplannen:

1. Bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos, vastgesteld door de stadsdeelraad van ZuiderAmstel bij besluit van 28 februari 2002, nr. 02/314 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland bij besluit van 8 oktober 2002, kenmerk 2002-14039. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij uitspraak van 23 juli 2003, zaaknummer 200206220/1 uitspraak gedaan en het ingestelde beroep ongegrond verklaard;
2. 1e wijziging bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos, onderdeel 2, vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel ZuiderAmstel bij besluit van 12 oktober 2002.

2.2. Beschrijving van het plangebied

In het vigerende bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos (verder te noemen: het bestemmingsplan JHAB) zijn twee deelgebieden opgenomen, te weten het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. De herziening omvat het hele plangebied, omdat het bestemmingsplan JHAB wordt aangepast aan het Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen (zie paragraaf 3.8). De juridisch inhoudelijke aanpassingen vinden uitsluitend plaats binnen het Jachthavengebied, behoudens het opnemen van een hagedrukaardgasleiding op de plankkaart (zie par. 3.7).

Het Jachthavengebied ligt ingeklemd tussen de stedelijke of te verstedelijken gebieden Jollenpad en Schippersinternaat/IJssloot, het tennispark en het Amsterdamse Bos met het Nieuwe Meer. Het betreft een watersportgebied van circa 25 hectare en is opgebouwd uit een viertal landtongen (eilanden) met doodlopende ontsluitingswegen.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden binnen het plangebied zijn gericht op handhaving van het karakter en de verschijningsvorm van het Jachthavengebied. Behoud van de kleinschaligheid staat daarbij voorop. Dat wil zeggen het in stand houden en versterken van de kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer. De kleinschaligheid kan onder andere gewaarborgd worden door geringe mogelijkheden in te passen voor het wijzigen van het gebruik binnen de bestemming. Daarnaast worden grenzen gesteld aan de grootte van de boten, de loodsen en aan het aantal (recreatie)woningen.



3. Aanpassingen

3.1. Inleiding

Zoals in het bovenstaande is aangegeven is na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan JHAB naar voren gekomen dat de doelstellingen van het bestemmingsplan, met name de doelstelling betreffende het duurzaam in stand houden van de huidige, kleinschalige karakteristiek van het gebied, onvoldoende gewaarborgd. Daarnaast is onvoldoende zeker gesteld dat de woonfunctie, behoudens de aanwezige bedrijfs- en recreatiewoningen, zoveel mogelijk wordt beperkt. Het gaat onder meer om de voorschriften voor:

1. bedrijfswoningen;
2. woonboten.

Daarnaast is in het bestemmingsplan JHAB een aantal onduidelijkheden en onvolkomenheden geslopen. Ook is gebleken dat een aantal voorschriften zodanig ingewikkeld is, dat is gezien of deze konden worden vereenvoudigd. Hierbij gaat het om:

1. voorschriften inzake aanlegsteigers en ligplaatsen;
2. bouwvoorschriften, in het bijzonder betreffende bedrijfswoningen en dienstwoningen;
3. wijzigingsbepalingen;
4. aanlegvergunningen;
5. procedurevoorschriften.

3.2. Bedrijfswoningen

De functie wonen in het Jachthavengebied is moeilijk verenigbaar met de andere, milieubelastende activiteiten die er plaatsvinden en de nabijheid van de A10 geeft geluidstechnische beperkingen. Daarnaast past de functie wonen niet bij het karakter van de jachthaven. Gelet hierop is in het bestemmingsplan JHAB geregeld dat alleen dienst- en bedrijfswoningen zijn toegestaan.

Onderscheid bedrijfswoning en dienstwoning

In het bestemmingsplan JHAB wordt een onderscheid gemaakt tussen bedrijfs- en dienstwoningen. In artikel 1 van de planvoorschriften (begripsbepalingen) van het bestemmingsplan JHAB worden de volgende omschrijvingen gegeven:

Bedrijfswoning:

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar, gelet op het hoofdgebruik van de grond ter plaatse van het gebouw of terrein, te weten een bedrijf, noodzakelijk moet worden geacht.

Dienstwoning:

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar, gelet op het hoofdgebruik van de grond ter plaatse van het gebouw of terrein, geen bedrijf zijnde, noodzakelijk moet worden geacht.



Dit verschil is verwarrend en kan worden gemist. Daarom wordt het begrip dienstwoning onder het begrip bedrijfswoning gebracht. In artikel 1 is het begrip bedrijfswoning is aangevuld met vereniging en het begrip dienstwoning is geschrapt.

Bouwvoorschriften

De huidige bouwregeling voor bedrijfswoningen voldoet niet aan de uitgangspunten van het vigerende bestemmingsplan. De huidige regeling is zodanig ruim dat het uitgangspunt van kleinschaligheid onvoldoende kan worden gewaarborgd. In de onderhavige herziening wordt deze omissie hersteld.

In de eerste plaats wordt de mogelijkheid om nieuwe bedrijfswoningen op te richten aan een vrijstellingsbevoegdheid gebonden. De bestaande legale bedrijfswoningen worden positief in het de herziening. Deze zijn door middel van een aanduiding op de plankaart opgenomen. Daarbij is uitgegaan van de gegevens die de eigenaren zelf hebben opgegeven in het kader van de bepaling van de erfpacht. Voor nieuwe bedrijfswoningen wordt een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. De inhoudelijke criteria van het vigerende bestemmingsplan JHAB voor de bevoegdheid om vrijstelling te verlenen zijn overgenomen.

Daarnaast is in het bestemmingsplan JHAB in de bebouwingsbepalingen bepaald dat de bebouwingsoppervlakte maximaal 150 m² mag bedragen. Gelet op de maximale bebouwingshoogte van 8 meter voldoet dit niet aan het karakter van kleinschaligheid. Uit de totstandkomingsgeschiedenis van het bestemmingsplan JHAB blijkt dat niet bebouwingsoppervlakte is bedoeld maar vloeroppervlak. Deze omissie wordt hersteld.

3.3. Woonboten

In de toelichting bij het bestemmingsplan JHAB wordt aangegeven dat een bedrijfswoning ook een woonboot kan zijn. Beoogd wordt dat ook bij bewoning van een boot de noodzaak van huisvesting en de gebondenheid aan de bestemming moet worden aangetoond. Bovendien is er maar één bedrijfswoning of bedrijfsark per perceel is toegestaan.

Blijkens de totstandkomingsgeschiedenis van het bestemmingsplan JHAB is het gebruik als bedrijfswoning de enige vorm van permanent wonen die is toegestaan in het Jachthavengebied en zijn alleen de woonboten met ligplaatsvergunning, dus die niet vallen onder de categorie bedrijfs- of recreatiewoning, in het bestemmingsplan JHAB als zodanig opgenomen. De woonboten met vergunning worden vrijwel allen gebruikt als bedrijfswoning.

Voor de overige boten, die niet als dienstwoning in gebruik zijn, geldt het uitsterfbeleid. Op termijn, in ieder geval binnen de looptijd van het bestemmingsplan, zullen zij moeten verdwijnen.

In het bestemmingsplan JHAB wordt dit evenwel onvoldoende geregeld. Het bestemmingsplan kent namelijk uitsluitend de bestemming Woonbotenligplaats. Binnen deze bestemming wordt geen onderscheid gemaakt tussen een woonboot en een bedrijfswoonboot.



In de herziening wordt dit onderscheid alsnog opgenomen. Daartoe is een onderscheid gemaakt tussen een bestemming voor woonboten (Wonen 1) en een bestemming voor bedrijfswoonboten (Wonen 2). Het begrip bedrijfswoonboot is in artikel 1 opgenomen. In verband met het uitsterfbeleid is een wijzigingsbevoegdheid van Wonen 1 naar Wonen 2 of Water 2 opgenomen.

In het bestemmingsplan zijn verder de maximale maten van de in 2005 door het dagelijks bestuur vastgestelde richtlijnen bij vervanging en of verbouwing van woonboten jachthavengebied opgenomen. In dit beleidsstuk worden categorieën woonschepen onderscheiden. De genoemde maximale maten worden in dit beleidsstuk per categorie woonschepen verder beperkt tot respectievelijk 25 meter en 20 meter voor de lengte en 3 meter voor de hoogte. In deze nota is onder andere verder voor woonarken een maximaal zichtvlak bepaald.

In het bestemmingsplan JHAB is een aantal woonboten ten onrechte niet opgenomen. In deze herziening worden deze woonboten alsnog opgenomen. Het gaat om de volgende woonboten:

1. woonboot ter plaatse van het Jollenpad 10
2. woonboot ter plaatse van het Punterspad 10
3. (bedrijfs)woonboot ter plaatse van het Boeierspad 5
4. (bedrijfs)woonboot ter plaatse van het Boeierspad 26

In het 1e wijzigingsplan van het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos is de woonbotenligplaats direct grenzend aan de brug over de IJssloot verplaatst naar een nieuwe locatie grenzend aan het Tjotterspad 5. Daartoe is bestemming Vaarwater die deze locatie ter plaatse van het Tjotterspad 5 had, gewijzigd in de bestemming Woonbotenligplaats. De oude locatie van de woonboot ter plaatse van de brug over de IJssloot is gewijzigd in de bestemming Vaarwater. Uiteraard wordt de nieuwe woonbotenligplaats in de herziening opgenomen.

3.4. Ligplaatsen

In het bestemmingsplan JHAB zijn binnen de bestemming Vaarwater aanlegsteigers en ligplaatsen toegestaan. Beoogd is om deze aanlegsteigers en ligplaatsen uitsluitend binnen een bouwvlak toe te staan. Echter door de in de voorschriften gekozen formulering zijn niet alleen binnen de bouwvlakken aanlegsteigers en ligplaatsen toegestaan, maar ook daarbuiten. In de onderhavige herziening wordt dit hersteld.

Het gebied waar de ligplaatsen worden toegestaan wordt bestemd als Water 2. Dit gebied komt qua oppervlakte overeen met het huidige bouwvlak binnen de bestemming Vaarwater. De bestemming Water 1 wordt gebruikt voor het water waar geen ligplaatsen en aanlegsteigers zijn toegestaan.

3.5. Water

De bestemming Vaarwater wordt overeenkomstig het Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen in de bestemming Water (zie 3.8). In de herziening wordt een onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen Water 1 en Water 2. Dit onderscheid heeft te maken met het al dan niet toestaan van steigers en ligplaatsen binnen het Water (zie par. 3.4).





3.6. Bouwvlakken

In het bestemmingsplan JHAB is bij de bestemmingen Jachthaven, Horeca, Horeca en Recreatieve doeleinden en Kampeerterein in de bouwvoorschriften opgenomen dat bebouwing binnen de bouwvlakken moet worden opgericht. Door deze bouwvlakken op de plankaart wordt de leesbaarheid van de plankaart bemoeilijkt. Daarnaast waren de bouwvlakken tevens binnen de bestemming Vaarwater gelegd. Mede gelet op de begripsomschrijving van het begrip bouwvlak is het opnemen van een bouwvlak binnen de bestemming Water niet gewenst. Zoals uit par. 3.4. en 3.5. blijkt is binnen de bestemming Water geen bouwvlak meer opgenomen.

Bij de bestemmingen Jachthaven, Horeca 1 en Horeca 2 en Recreatieve doeleinden is geen bouwvlak nodig. In de eerste plaats komen de bouwvlakken geheel of grotendeels overeen met de bestemmingvlakken. Daarnaast zijn bij de bouwvoorschriften voorschriften ten aanzien van bebouwingspercentage, bebouwingsoppervlak en/of vloeroppervlak opgenomen, zodat de bebouwing gemaximeerd is.

In de herziening wordt het bouwvlak dan ook niet meer opgenomen. Bij de bestemmingen is in de plaats van een bouwvlak een maximum bebouwingspercentage opgenomen. Dit bebouwingspercentage komt overeen met de bebouwingsmogelijkheden die het bestemmingsplan JHAB biedt.

3.7. Overige aanpassingen

Bedrijfsgebouwen

In de bouwvoorschriften bij de bestemming Jachthaven is bepaald dat de oppervlakte van gebouwen 1500 m² mag bedragen. Deze vloeroppervlakte is zodanig ruim dat het uitgangspunt van kleinschaligheid onvoldoende kan worden gewaarborgd. In de onderhavige herziening wordt dit hersteld. In de herziening is de bebouwde oppervlakte dan ook beperkt tot 1000 m², met de voorwaarde dat de tweede bouwlaag alleen in hoofdzaak mag worden gebruikt voor botenopslag. Voor de bestaande bedrijfsgebouwen met een groter oppervlakte is bepaald dat die oppervlakte de maximum oppervlakte is.

Zichtlijnen

Het bestemmingsplan JHAB kent een uitgebreide regeling met betrekking tot zichtlijnen. Uit stedenbouwkundig oogpunt is deze regeling niet noodzakelijk. In de herziening worden de zichtlijnen dan ook niet meer opgenomen.

Wijzigingsbevoegdheid

In het bestemmingsplan JHAB is een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Gebleken is dat de wijzigingsbevoegdheid in een aantal gevallen te ingewikkeld is. Tevens gaat het in een aantal gevallen niet om een wijzigingsbevoegdheid, maar betreft het een vrijstellingsbevoegdheid.

In deze herziening worden de wijzigingsbevoegdheden zoveel mogelijk vereenvoudigd of omgezet in een vrijstellingsbevoegdheid.



Motorbrandstoffenverkooppunt

Het in het plangebied aanwezige motorbrandstoffenverkooppunt voor boten is na de vaststelling van het bestemmingsplan JHAB met een paar meter verplaatst. In de onderhavige herziening wordt deze verplaatsing juridisch-planologisch vastgelegd. Materieel verandert er niets.

Staat van Inrichtingen

Bij de voorschriften van het bestemmingsplan JHAB is als bijlage een Staat van Inrichtingen gevoegd. In de voorschriften wordt echter niet verwezen naar deze Staat van Inrichtingen. Daarom wordt in de herziening deze Staat van Inrichtingen niet meer opgenomen.

Tram en hoofdroute fiets

In het bestemmingsplan JHAB zijn op de plankaart binnen de bestemming Verkeersareaal aanduidingen opgenomen voor een tramlijn en een vrijliggend fietspad. Voor de leesbaarheid van de plankaart is het aan te bevelen om zo min mogelijk aanduidingen op te nemen. Daarom worden in deze herziening voor de tram en het vrijliggend fietspad geen aanduidingen meer opgenomen, maar wordt een onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen Verkeer 1 en Verkeer 2. De tram en het fietspad vallen binnen de bestemming Verkeer 1.

Procedurevoorschriften

In artikel 16, eerste lid, van de voorschriften van het bestemmingsplan JHAB zijn ten aanzien van de wijzigingsbevoegdheid procedurevoorschriften opgenomen. Deze procedurevoorschriften zijn zeer uitgebreid en komen grotendeels overeen met de in afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht neergelegde procedure. Daarom worden deze procedure voorschriften in de herziening niet meer overgenomen, maar wordt verwezen naar de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De procedurevoorschriften in artikel 16, tweede lid, ten aanzien van de vrijstellingen zijn niet meer in de herziening opgenomen. Voor de vrijstellingsprocedure gelden de algemene procedurevoorschriften op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

Hogedrukaardgasleiding

Op de plankaart van het bestemmingsplan JHAB is een hogedrukaardgasleiding niet opgenomen. In de onderhavige herziening is deze hogedrukaardgasleiding met de belemmerende strook middels een aanduiding op de plankaart aangegeven.

Stadsdeelgrens

Het is gebleken dat op de plankaart voor het bestemmingsplan JHAB de grens van het plangebied niet geheel overeenkomt met de grens van het stadsdeel. In deze herziening is dit hersteld.



Waterkering

Op de plankaart van het bestemmingsplan JHAB is een klein deel van de waterkering niet opgenomen. Dit gedeelte is alsnog middels een aanduiding op de plankaart opgenomen.

Overige kleine aanpassingen

1. de term tevens-bestemmingen wordt geschrapt;
2. binnen de bestemming Natuur is de aanlegvergunning in een artikellid ondergebracht;
3. het begrip bedrijfswoonboot is in de begripsomschrijving opgenomen;
4. bebouwingspercentages worden niet meer in de voorschriften maar op de plankaart aangegeven;
5. er zijn verschillende tekstuele aanpassingen aangebracht.

3.8. Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen

In juni 2006 is de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen van het Ministerie van VROM vastgesteld. In deze Standaard zijn bindende afspraken en aanbevelingen ten aanzien van bestemmingplannen opgenomen. Het Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen is in juni 2006 aangepast aan deze Standaard. Om een bestemmingsplan ook digitaal te kunnen ontsluiten is het noodzakelijk dat het bestemmingsplan conform het Handboek Bestemmingsplannen Amsterdam wordt opgesteld.

Het stadsdeel ZuiderAmstel heeft besloten zijn bestemmingsplannen conform het Handboek op te stellen. Dit houdt in dat plannen worden gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften. Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de voorschriften die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papierplan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

Het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos is niet overeenkomstig het Handboek opgesteld. De herziening wordt tevens gebruikt om het bestemmingsplan JHAB aan te passen aan het Handboek. Deze aanpassingen hebben geen betrekking op de juridische inhoud van de plankaart en de voorschriften. Materieel verandert het plan, behoudens bovengenoemde wijzigingen, niet.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. Op de plankaart zijn de kleuren en coderingen zijn aangepast.
2. Het Handboek kent een beperkt aantal bestemmingen. Deze bestemmingen zijn limitatief. Het Handboek kent niet alle bestemmingen, zoals die in het geldende bestemmingsplan zijn opgenomen. Dit betekent dat de namen van de bestemmingen worden aangepast.



Oude bestemming	Nieuwe bestemming
Vaarwater	Water 1 en 2
Woonbotenligplaats	Wonen 1 en 2
Verkeersareaal	Verkeer 1 en 2
Brandstofvulpunt	Bedrijf
Jachthaven	Recreatie I en 2
Kampeerterein t.b.v. scouting	Recreatie 3
Groen	Groen
Natuur	Natuur
Horeca	Horeca 1 en 2

3. De aanduidingen in het Handboek zijn limitatief. Een aantal aanduidingen zijn aangepast. Zo is de aanduiding Waterkering, gewijzigd in de aanduiding Waterstaatkundig werk.
4. De bestemmingsbepalingen staan op alfabetische volgorde.
5. De naamgeving van de leden en de indeling van de bestemmingsbepalingen zijn aangepast.
6. De gebruiksverboden zijn niet meer in de doeleindenomschrijving opgenomen maar zijn in een aparte gebruiksbepaling ondergebracht.
7. De anti-dubbelbepaling is ondergebracht bij de algemene bepalingen.

3.9. Milieu-aspecten

De onderhavige herziening voorziet niet in nieuwe functies noch in uitbreiding daarvan. Evenmin wordt voorzien in een uitbreiding van de bestaande bebouwing. De herziening is conserverend van aard. Voor de milieu-aspecten kan dan ook worden verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos. In het kader van deze herziening is bezien in hoeverre deze onderzoeken dienen te worden geactualiseerd en moeten worden aangevuld. Ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid is in de toelichting bij het bestemmingsplan JHAB onvoldoende aandacht geschonken. In het onderstaande wordt alsnog op deze aspecten ingegaan. Voorts worden enige aanvullende opmerkingen ten aanzien van geluid en water gemaakt.



Luchtkwaliteit

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt dat overheden bij het uitoefenen van hun bevoegdheden welke invloed hebben op de luchtkwaliteit, de luchtkwaliteitsnormen in acht moeten nemen. De herziening heeft een conserverend karakter en maakt geen nieuwe verkeersaantrekkende functies mogelijk noch staat het nieuwe bebouwing dichterbij de assen van wegen toe. De onderhavige herziening heeft geen invloed op de luchtkwaliteit. De voorliggende herziening is niet in strijd met het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Externe Veiligheid

In het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos is het aspect externe veiligheid niet in de toelichting uiteengezet. Ten aanzien van de externe veiligheid kan in aanvulling op deze toelichting nog het volgende worden opgemerkt.

In het kader van deze herziening is onderzocht of in de omgeving bedrijven en transportleidingen met een externe veiligheidsaspect aanwezig zijn. Verder is bekeken of vervoer van gevaarlijke stoffen op de wegen en spoor- en waterwegen in de omgeving speelt.

In het plangebied bevinden zich driehogedrukaardgasleidingen. Voor een hogedrukaardgasleiding is de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (VROM, 26 november 1984, DGMH/B nr. 0104004) van belang. Voor deze leidingen geldt in beide regelingen een belemmerde veiligheidsstrook van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Binnen de minimale bebouwingsstroken ter weerszijden van deze leidingen bevindt zich geen bebouwing, zodat voldaan wordt aan de eisen van de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen. Medio of eind 2007 wordt deze circulaire vervangen door een AMvB. Het is niet uitgesloten dat bestaande bebouwing binnen een zone uit deze nieuwe AMvB zal vallen. Het is echter zeker dat bestaande bebouwing buiten de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico ligt en dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde zal liggen.

Op de plankaart zijn deze hogedrukaardgasleidingen middels een aanduiding aangegeven. Daar waar op de kaart de leidingzone is aangeduid (met de aanduiding 'transportleiding gas') geldt dat alleen bouwwerken ten behoeve van deze functie mogen worden gebouwd en geldt een aanlegvergunningstelsel. Het verkrijgen van een aanlegvergunning is mogelijk na het horen van de beheerder c.q. eigenaar van de leidingen.



Ten noorden van het plangebied loopt de A10.

Voor wegen, water- en spoorwegen is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant van belang. Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR (plaatsgebonden risico) ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR (groepsrisico) of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico nog buiten deze 200 meter strekken.

Het plangebied ligt voor een klein deel binnen de risicozone van de gevaarlijke stoffenroute over de A10. De externe veiligheid ter plaatse is eind 2006 onderzocht (AVIV Enschede rapport nr. 06967 18 oktober 2006) en de conclusie in dat rapport is dat er geen 10^{-6} Plaatsgebonden risicocontour is en dat het Groepsrisico zeer laag is en slechts een fractie toeneemt in het jaar 2015. De toename komt volledig voor rekening van nieuwe bebouwing buiten het plangebied Jachthavengebied en Amsterdamse Bos en hoeft derhalve niet in dit plan verantwoord te worden.

Geluid

Een gedeelte van het plangebied ligt binnen de geluidzone van de A10. Per 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Deze wijziging houdt onder meer in dat voor weg- en railverkeerslawaaï de geluidbelasting niet meer wordt weergegeven in dB(A), maar in dB. De geluidsnormen worden 2 dB lager. Daar waar bijvoorbeeld vroeger een waarde van 50 dB(A) de norm was, wordt dit nu 48 dB(A). In de Wet geluidhinder wordt voor wegen in buitenstedelijk gebied (A10) met 5 of meer rijstroken, een zone van 600 meter gemeten uit de zijkant van de weg vastgesteld. De herziening voorziet niet in nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone.

Het plangebied ligt deels binnen het beperkingengebied nr. 4 van het LIB. Binnen deze contour zijn in de herziening geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gepland.

Water

Er verandert niets in de waterhuishouding ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat in de herziening geen regelingen zijn opgenomen die de waterhuishouding in het plangebied of de omgeving negatief zouden beïnvloeden. Het bestaande waterbergend vermogen blijft gehandhaafd. Evenmin heeft deze herziening effecten voor de grondwaterstand. De herziening maakt geen extra verharding ten opzichte van het bestemmingsplan JHAB mogelijk.



Binnen het plangebied liggen enkele waterkeringen. Deze keringen hebben veiligheidszones, waarbinnen beperkingen gelden voor zowel boven- als ondergrondse bouwwerken en bomen. De zones zijn middels aanduidingen opgenomen in de plankaart. Tevens is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.



In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening is de concept-herziening verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland
2. Vrom-Inspectie, Regio Noord-West
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-West, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
4. Gemeente Amstelveen
5. Dagelijks Bestuur stadsdeel Oud-Zuid
6. Waternet
7. Hoogheemraadschap van Rijnland
8. Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
9. Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

De instantie genoemd onder 5 geeft in zijn reactie aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder 2, 4, 6, 7 en 8 is geen reactie ontvangen.

Reacties:

Rijkswaterstaat

Op de plankaart ontbreken de plaatselijke benamingen (wegen, straten en waterwegen), zoals die in artikel 16, lid 1, onder h, van het Besluit op de ruimtelijke ordening zijn voorgeschreven.

Bij de herziening zijn geen wateraspecten betrokken en is een watertoets derhalve niet zinvol. In verband met de formele verplichting tot het uitvoeren van de watertoets, zoals die in het Besluit op de ruimtelijke ordening is opgenomen, raadt Rijkswaterstaat aan om wel een onderdeel watertoets aan de toelichting toe te voegen. In dit onderdeel kan dan worden aangegeven dat een watertoets in dit geval niet zinvol is, omdat de planherziening vrijwel uitsluitend voorziet in een aanpassing van de voorschriften, die geen consequenties heeft voor het aspect water en deze herziening ook geen andere elementen bevat, die voor het water binnen het plangebied gevolgen hebben.

Reactie:

Op de plankaart bij de herziening staan de namen van de belangrijkste wegen, straten en waterwegen aangegeven. Deze zijn op de grote versie van de plankaart duidelijk te lezen. Aan de in het kader van de artikel 10-procedure toegezonden versie van de herziening van het bestemmingsplan is een kleinere kaart toegevoegd, waardoor de namen van wegen en waterwegen niet meer leesbaar zijn.

Naar aanleiding van de opmerking over de watertoets is een onderdeel over water aan de toelichting toegevoegd.



Burgmeester en wethouders van Amsterdam

Het bestemmingsplan past in algemene zin in het beleid zoals dat is geformuleerd in het vigerende structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" en aanverwant gemeentelijk beleid.

Op de plankaart heeft een gedeelte van de hoofdgroenstructuur de bestemming "groen", verzocht wordt hier de bestemming "natuur" aan te geven. Het betreft het stukje ten zuidwesten van het jachthavengebied ter hoogte van de keerlus.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat in de voorliggende herziening van het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die een stijging van verkeersintensiteiten veroorzaken. Het is dan ook niet aannemelijk dat de ontwikkeling zal leiden tot een toename van de luchtverontreiniging. Geconcludeerd mag worden dat het voorliggende plan niet strijdig is met het Besluit luchtkwaliteit 2005 en het voorstel Wet luchtkwaliteit waarmee de Tweede Kamer op 24 oktober 2006 akkoord is gegaan. In dit voorstel staat dat bouwprojecten die nauwelijks gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit niet meer beoordeeld worden.

Ten aanzien van de Wet geluidhinder wordt aangegeven dat de tekst in § 4.3 van de toelichting over de hinder en consequenties van het geluid van Schiphol verouderd is. Het banenstelsel bestaat inmiddels uit 5 banen. De tekst over de geluidhinder van de A10 is eveneens veranderd. De correctie in verband met het stiller worden van de auto's bedraagt volgens artikel 3.6 van het Reken en Meetvoorschrift 2 dB.

Over de externe veiligheid wordt het volgende opgemerkt. De grens in het Nieuwe Meer schijnt niet conform de stadsdeelgrens. Op de kaart c.q. de toelichting ontbreken (of zijn volledig of foutief) de vermeldingen of aanduidingen betreffende de risicozones weg, vaarweg, spoorlijn en hogedruk-aardgasleidingen. Hetzelfde geldt voor de geluidzones rail en Schiphol.

De waterkeringen op de plankaart zijn niet volledig.

Reactie:

Naar aanleiding van de opmerking over de hoofdgroenstructuur wijzen we u erop dat de grens van het bestemmingsvlak "Natuur" hier gelijk loopt met de grens van het Amsterdamse Bos. De aanwezigheid van de verkeerslus in dit gebied is noodzakelijk, aangezien het Boeierspad, dat uitkomt op de keerlus, een bijzonder smalle weg is waarop niet gekeerd kan worden. Om deze redenen en gezien de conserverende aard van de planherziening zal het bovengenoemde stukje in deze herziening onder de bestemming "Groen" blijven vallen.

Gezien de conserverende aard van de herziening is het niet aannemelijk dat de herziening zal leiden tot een toename van de luchtverontreiniging. De herziening is niet in strijd met het Besluit luchtkwaliteit. Bovenstaande opmerking is verwerkt in de toelichting.

Zoals aangegeven in de leeswijzer onder 1.2 van de toelichting, moet de (ontwerp)Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos
Stadsdeel Zuideramstel, gemeente Amsterdam



toelichting worden gelezen in relatie met de toelichting bij het bestemmingsplan JHAB Jachthavengebied en Amsterdamse Bos d.d. januari 2002. De toelichting uit 2002 is als bijlage bij het herzieningsplan gevoegd. Deze toelichting is al eerder vastgesteld en kan dus niet gewijzigd worden. De verouderde teksten over geluidhinder van de A10 en van Schiphol kunnen derhalve niet bij deze herziening aangepast worden.

Naar aanleiding van de opmerkingen over de externe veiligheid zijn de hogedrukaardgasleidingen en het ontbrekende stuk van de waterkering op de plankaart aangegeven. De risicozones weg, vaarweg en spoorlijn en de geluidzones rail en Schiphol worden niet aangegeven, omdat er geen wettelijke verplichting bestaat om deze zones op de plankaart weer te geven. Op grond van het Handboek worden deze zones in principe ook niet op de plankaart aangegeven.

De stadsdeelgrens is aangepast op de plankaart.

Provincie Noord-Holland

Het herzieningsplan komt overeen met het provinciaal beleid.

Aangeraden wordt om in de herziening niet terug te verwijzen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan, maar om de wijzigingen in één geheelomvattende toelichting te verwerken.

Reactie:

De voorliggende bestemmingsplanherziening voorziet niet in een inhoudelijke ontwikkeling van het plangebied, maar slechts in een aantal benodigde reparaties. Voor de inhoudelijke onderbouwing van de herziening wordt verwezen naar de als bijlage bij de herziening gevoegde toelichting bij het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos d.d. januari 2002. In het kader van deze herziening is bevestigd in hoeverre de onderzoeken die zijn verricht in het kader van het bestemmingsplan uit 2002 dienen te worden aangevuld.

Om de wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan JHAB uit 2002 inzichtelijk te maken, is er voor gekozen om de toelichting van het bestemmingsplan uit 2002 als integrale bijlage op te nemen in de herziening.



6. NOTA VAN BEANTWOORDING VAN ZIENSWIJZEN

Indieners van zienswijzen

Schriftelijk ingediende zienswijzen

1. Het Bosch Marina B.V., vertegenwoordigd door M.J. Faro van Van Doorne, namens Postbus 75265, 1070 AG Amsterdam
2. Jachthaven Meerzicht, p/a R. Piet, Tjotterspad 23-40, 1081 KD Amsterdam
3. Watersportvereniging Amsterdam, p/a P.G.J. Smeeke, Floris Arntzeniusplein 29, 2597 SP Den Haag
4. Ruud Monster, Woonark Leonardo D, Jollenpad 10-A, 1081 KC Amsterdam
5. C.F.M. Hurkmans en H.E. Scholten, Punterspad 9, 1081 KB Amsterdam
6. Beheersstichting Zeeverkennerscentrum Catamaran, Jollenpad 15, 1081 KC Amsterdam
7. Watersportvereniging De IJssloot, Klaproos 1, 1441 VA Purmerend
8. Watersportvereniging De Schinkel, p/a P. Beving, Jachthavenweg 140, 1081 KA Amsterdam
9. Stichting Terreinbeheer IJssloot, Jollenpad 17, 1081 KC Amsterdam
10. Commissie Ruimtelijke Ordening van de Stichting Wijkopbouwcentrum Buitenveldert, p/a R. Silbermann, Binnenhof, A.J. Ernststraat 112, 1082 LP Amsterdam
11. N.V. Nederlandse Gasunie, Kantoor Waddinxveen, Postbus 444, 2740 AK Amsterdam
12. C. Straatmeyer, Hilvertsweg 245, 1214 JE Hilversum

Mondeling ingediende zienswijze

13. Classic Boats Amsterdam p/a T. Hemelaar, Jachthavenweg 142, 1081 KA Amsterdam

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten

De door adressanten ingediende zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen, dan wel binnen de daarvoor gestelde termijn aan uw vergadering gericht, zodat zij volgens de wettelijke vereisten zijn ingediend.

Inhoudelijke beantwoording

1. **Het Bosch Marina B.V.**, vertegenwoordigd door M.J. Faro Van Doorne

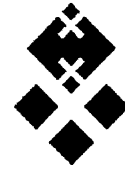


Het Bosch huurt een waterperceel, waarop gevestigd zijn o.a. een restaurant, houten botenloods, benzineverkooppunt, parkeerplaatsen, verschillende (bedrijfs-)woonboten en aanlegsteigers. Het Bosch heeft in het verleden een plan tot herontwikkeling van het gehuurde opgesteld, dat inhoudt het opknappen dan wel vernieuwen van de functies. Dit plan houdt het volgende in:

- a. *Reclamant wenst het restaurant ca. 10 meter richting het zuiden te verplaatsen en op de 2^e verdieping van het restaurant een bedrijfswoning te realiseren. Daarbij verzoekt reclamant:*
- *de bestemming Horeca 1 ca. 10 meter naar het zuiden verplaatsen;*
 - *de doeleindenomschrijving van artikel 5.1 uitbreiden, zodat het mogelijk wordt een bedrijfswoning boven het restaurant te bouwen;*
 - *ten noorden van het restaurant aanlegsteigers aan te wijzen, nu dit stuk niet meer als restaurant gebruikt zal worden.*

Beantwoording:

- Uit stedenbouwkundig oogpunt wordt het niet wenselijk geacht om het bestemmingsvlak voor Horeca 1 ca. 10 meter in zuidelijke richting op te schuiven, aangezien de doorgang hierdoor beperkt zou worden.
- Op het perceel is al een woonboot aanwezig. Ook is er al een bedrijfswoonboot aanwezig. Een extra woning naast de reeds aanwezige woonboot en bedrijfswoonboot achten wij gelet op de doelstellingen en uitgangspunten van het bestemmingsplan niet aanvaardbaar. In dit verband wijzen wij ook op artikel 8, lid 8.4.1 (vrijstelling van de gebruikvoorschriften). In deze bepaling is aangegeven dat vrijstelling kan worden verleend voor een bedrijfswoning indien geen woonboot of bedrijfswoonboot ten behoeve van het bedrijf of vereniging aanwezig is en de bedrijfswoning zodanig door niet-geluidsgevoelige bebouwing afgeschermd wordt, dat daardoor de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï op de gevels van de woning de 55 dB(A) niet overschrijdt. Reclamant heeft niet aangetoond dat de woonboot ter plaatse zal verdwijnen. Daarbij wijzen wij er in het bijzonder op dat geen verzoek tot intrekking van de ligplaatsvergunning is gedaan. Evenmin heeft reclamant aangetoond dat er sprake is van zwaarwegende, bijzondere omstandigheden die aanleiding geven tot het maken van een uitzondering om naast de woonboot ook een bedrijfswoning toe te staan.
- Binnen de bestemming Water 2 is het toegestaan aanlegsteigers aan te leggen.



- b. *Reclamant wenst de mogelijkheid de botenloods te vervangen door 2-laagse bebouwing die doorloopt tot en met de huidige inham aan het Jollenpad. De vernieuwde loods dient voor nautische, watersport gerelateerde activiteiten, waaronder de verkoop van watersportgerelateerde kleding en bijbehorende kantoorfunctie.*

Beantwoording:

Op grond van de voorschriften is de oprichting van bedrijfsbebouwing met een bebouwd oppervlak van maximaal 1000 m² en een bouwhoogte van 9 meter toegestaan. Gelet op de uitgangspunten en doelstellingen van het bestemmingsplan (en de herziening daarvan) achten wij een groter oppervlak niet wenselijk.

Op grond van artikel 8, lid 8.1 is kleinschalige detailhandel die gebonden is aan de in- en verkoop, de bouw, het onderhoud en of het gebruik van pleziervaartuigen toegestaan. Derhalve is een beperkte vorm van detailhandel ondergeschikt en gerelateerd aan de jachthaven mogelijk. Voor de bijbehorende kantoorfunctie geldt ook dat dit alleen een ondergeschikte kantoorfunctie mag zijn ten behoeve van het jachthavenbedrijf. Een uitgebreidere en/of zelfstandige vorm van detailhandel en kantoren passen niet in het jachthavengebied. Om elk misverstand te voorkomen zal in de algemene gebruiksvoorschriften het gebruik van de gronden als zelfstandige detailhandel of kantoorruimte als verboden gebruik worden opgenomen.

- c. *Reclamant verzoekt om de inham aan het Jollenpad, waarop nu de bestemming Water 2 rust, te wijzigen naar de bestemming Recreatie 1.*

Beantwoording:

Het wijzigen van de bestemming Water 2 in de bestemming Recreatie 1 ten behoeve van de bouw van een botenloods achten wij niet acceptabel. Daarmee wordt voorzien in de mogelijkheid water te dempen. Wij zijn van oordeel dat het huidige water zoveel mogelijk behouden moet blijven. Al het water binnen het plangebied moet ook als zodanig bestemd worden. Bestemmingsvlakken waarop zich water bevindt worden dan ook niet bestemd als Recreatie.

- d. *Reclamant verzoekt om de bedrijfswoonboot in het verlengde te plaatsen van de woonboot gelegen ten noorden in de rechterhoek van het gehuurde. Vervolgens verzoekt reclamant om deze woonboot 8 meter naar rechts te verplaatsen, zodat beide boten naast elkaar passen.*

Beantwoording:

zie beantwoording onder 1a.

Wij hebben op zich geen bezwaar tegen het verplaatsen van de bedrijfswoonboot, mits daarbij de huidige bestemming voor deze boot wordt gewijzigd in de bestemming Water. Gelet op de belangen en rechten van de bewoners van de betreffende boten zijn wij van mening dat hiertoe niet kan worden overgegaan zonder de instemming van bewoners. Er is niet gebleken dat tussen reclamant en de bewoners



overeenstemming over de verplaatsing bestaat, bijvoorbeeld middels een verklaring waaruit blijkt dat er een akkoord is tussen de partijen. Gelet hierop wordt niet voorzien in het verplaatsen van de bestemming Wonen 2 naar de door reclamant gewenste locatie.

- e. *Reclamant wenst op de plaats waar de woonboot 8 meter naar rechts wordt verschoven, de bestemming Recreatie 1 te wijzigen in Wonen 1.*

Beantwoording:

Dit verzoek houdt verband met de zienswijze onder d. Gelet op hetgeen wij onder d hebben opgemerkt, zien wij geen grond om de bestemming Recreatie 1 te wijzigen.

- f. *Reclamant wenst de bestemming van de huidige bedrijfswoonboot (Wonen 2) te wijzigen in Wonen 1.*

Beantwoording:

Blijkens de totstandkomingsgeschiedenis van het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos is beoogd om het gebruik als bedrijfswoning als de enige vorm van permanent wonen toe te staan. De functie wonen in het Jachthavengebied is moeilijk verenigbaar met de andere, milieubelastende activiteiten die er plaatsvinden en de nabijheid van de A10 geeft geluidstechnische beperkingen. In het geldende bestemmingsplan was dit echter onvoldoende geregeld. Het bestemmingsplan kende namelijk uitsluitend de bestemming Woonbotenligplaats en maakte binnen deze bestemming geen onderscheid tussen een woonboot en een bedrijfswoonboot. Gelet hierop is in de onderhavige herziening dit onderscheid alsnog opgenomen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een bestemming voor woonboten (Wonen 1) en een bestemming voor bedrijfswoonboten (Wonen 2). Alleen de woonboten die niet als bedrijfswoning in gebruik zijn hebben de bestemming Wonen 1 gekregen. Het uitbreiden van de bestemming Wonen 1 in het plangebied achten wij niet aanvaardbaar.

- g. *Reclamant verzoekt om de grond met bestemming Verkeer 2 waarop parkeerplaatsen liggen niet aan te wijzen als openbaar parkeerterrein.*

Beantwoording:

De bestemming Verkeer 2 geeft niet aan of het om een openbaar parkeerterrein gaat of niet. Wij hebben er echter geen bezwaar tegen om dit in de herziening op te nemen. Binnen de bestemming Verkeer 2 zal via een aanduiding op de plankaart parkeren ten behoeve van de jachthaven worden toegestaan. Bovendien zullen binnen de bestemmingen Verkeer 1 en 2 parkeren en nutsvoorzieningen worden toegestaan. In de voorschriften zal worden opgenomen dat een gedeelte bestemd is voor parkeren ten behoeve van de bestemming recreatie.

- h. *Reclamant verzoekt om de breedte van de vaargeul naar de aanlegsteigers aan te passen naar een breedte van 10 meter, door een*



gedeelte van de bestemming Water 1 te wijzigen in Water 2.

Beantwoording:

Uit nautisch uitgangspunt wordt het niet wenselijk geacht om de breedte van de vaargeul naar de aanlegsteigers aan te passen naar een breedte van 10 meter. De ligplaatsen zijn overeenkomstig de verleende vergunningen aangegeven op de plankaart. Gelet op de doorvaarbaarheid van de vaargeul wordt het niet wenselijk geacht de breedte van de vaargeul aan te passen.

- i. *Reclamant verzoekt om binnen de bestemming Bedrijf (bestemd voor een motorbrandstoffenverkooppunt) ook een lichte vorm van horeca en verkoop van nautische artikelen toe te staan.*

Beantwoording:

In de voorschriften zal worden opgenomen dat binnen de bestemming Bedrijf tevens bijbehorende voorzieningen toegestaan zijn ten dienste van de daar genoemde bestemming. Daarbij zal het oprichten van een klein gebouwtje, met een maximum bouwoppervlak van 10 m² en een maximale bouwhoogte van 3 meter, ter plaatse van het motorbrandstoffenpunt mogelijk worden gemaakt.

2. Jachthaven Scheepswerf Meerzicht, R. Piet

- a. *Het vloeroppervlak wordt teruggebracht van 1500 m² naar 1000 m². Reclamant verzoekt om het plan aan te passen zodat bestaande bebouwing vervangen kan worden en er ook een verdiepingsvloer geplaatst kan worden.*

Beantwoording:

De stedenbouwkundige randvoorwaarden van het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos en de onderhavige herziening hiervan zijn gericht op handhaving van het karakter en de verschijningsvorm van het Jachthavengebied. Behoud van de kleinschaligheid staat daarbij voorop. Dat wil zeggen het in stand houden en versterken van de kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer. Hieronder vallen b.v. ook kleinschalige jachtwerf activiteiten. Zolang deze kleinschaligheid niet wordt aangetast hebben wij geen bezwaar tegen het plaatsen van een extra verdiepingsvloer. Om dit mogelijk te maken zal in de voorschriften in plaats van 1000 m² vloeroppervlak 1000 m² bebouwd oppervlak aangehouden worden. Daarbij zal in verband met het behoud van de kleinschaligheid van de bedrijven worden bepaald dat de tweede bouwlaag alleen in hoofdzaak mag worden gebruikt voor botenopslag.

- b. *Reclamant verzoekt om de veerverbinding tussen boerderij Meerzicht en de Oeverlanden over de Nieuwe Meer op te nemen en rekening te houden met het feit dat de veersteiger ligt in Water 1 waar een*



aanlegsteiger niet is toegestaan.

Beantwoording:

Er zal een aanduiding op de plankaart worden opgenomen voor een aanlegsteiger ten behoeve van de veerpont.

- c. *Reclamant verzoekt om de afmetingen van (bedrijfs)woonboten aan te passen conform het woonbootbeleid: lengte maximaal 20 meter, breedte maximaal 7 meter.*

Beantwoording:

Voor vervanging van woonboten in het Jachthavengebied gelden de "Richtlijnen bij vervanging en/of verbouwing van woonboten Jachthavengebied 2005" zoals door het dagelijks bestuur op 31 mei 2005 zijn vastgesteld. De maximale afmetingen van woonboten (in artikel 15.3.1) en bedrijfswoonboten (in artikel 16.3.1) zullen aan bovengenoemde afmetingen worden aangepast. Hierbij willen we nog aangeven dat in de genoemde richtlijnen de maximale maten per vaaruig categorie verder wordt beperkt.

- d. *Reclamant stelt dat de afmetingen van recreatiewoningen in verhouding zouden moeten staan met de afmetingen van het perceel en niet een vaste maat moeten hebben.*

Beantwoording:

In de herziening zijn de afmetingen die in het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos zijn opgenomen, overgenomen. Wij zijn van mening dat de huidige afmetingen passen binnen het jachthavengebied en zien geen aanleiding om dit te wijzigen.

- e. *Reclamant verzoekt om het schiphuis aan het Tjotterspad 40 (met afmetingen van 23 × 7 meter) op te nemen op de plankaart. Er is een bouwvergunning voor de bouw van dit schiphuis verleend.*

Beantwoording:

Dit schiphuis zal op de plankaart worden opgenomen.

3. Watersportvereniging Amsterdam, voorzitter P.G.J. Smeekes

- a. *De maximale bouwhoogte voor vlaggenmasten, kranen en lichtmasten is 5 meter. Reclamant verzoekt om rekening te houden met de sinds 25 jaar bestaande situatie, namelijk een maximale bouwhoogte voor vlaggenmasten van 15 meter, voor mobiele hijskranen van 9,5 meter en voor lichtmasten van 12 meter.*

Beantwoording:

Dit is een van de omissies die in het oude bestemmingsplan al bestond. De maximale bouwhoogte voor vlaggenmasten, kranen en lichtmasten zal worden aangepast.

- b. *Reclamant stelt dat er onvoldoende parkeerruimte is voor verenigingen in het Jachthavengebied.*



Beantwoording:

Allereerst moet worden opgemerkt dat het bestemmingsplan hier niet over gaat. In het algemeen kan wel gemeld worden dat over dit onderwerp een discussie plaats heeft gevonden in het dagelijks bestuur en dat onderzocht zal worden wat de mogelijkheden zijn om het parkeerprobleem te verminderen. In de voorschriften zal binnen de bestemming Verkeer mogelijk worden gemaakt dat parkeerplaatsen worden toegestaan.

- c. *Reclamant wenst de caravan voor de clubhuisbediening die naast het clubhuis staat in de toekomst mogelijk te vervangen door een Porta Cabin.*

Beantwoording:

Voor deze Porta Cabin zal een bouwvergunning moeten worden aangevraagd. Het bestemmingsplan maakt op zich bebouwing mogelijk.

4. Ruud Monster

- a. *Reclamant verzoekt om de tuin gelegen voor zijn woonark op te nemen op de plankaart. De tuin heeft de bestemming Verkeer gekregen.*

Beantwoording:

De bedoelde grond heeft ingevolge het huidige bestemmingsplan ook al de bestemming Verkeer.

Wij zien geen reden om de bestemming Verkeer te wijzigen in de bestemming Tuin. Uit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst om de huidige openbare gronden te bestemmen voor privé-tuinen.

Overigens zijn binnen de bestemming Verkeer wel groenvoorzieningen toegestaan.

5. F.M. Hurkmans en H.E. Scholten

- a. *In het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen van Wonen 1 naar Wonen 2 of Water 2. Reclamanten vragen zich af in hoeverre aan een ark met de bestemming Wonen 1 in de toekomst niet willekeurig de bestemming Wonen 2 kan worden gegeven .*

Beantwoording:

Zoals in het bovenstaande is aangegeven past een woonfunctie op zich niet binnen het jachthavengebied en zijn alleen de 'gewone' woonboten als Wonen 1 bestemd. Er bestaat geen voornemen deze woonboten weg te bestemmen en de bestemming Wonen 1 te wijzigen in Wonen 2 of Water. Met de wijzigingsbevoegdheid willen wij slechts de mogelijkheid hebben om op het moment dat de huidige woonfunctie vervalt, de bestemming te kunnen wijzigen. Dit zal alleen een rol gaan spelen in het geval dat de verleende ligplaatsvergunning vervalt.

- b. *Reclamanten zijn van mening dat tussen hun ark, gelegen op Punterspad 9, en huisnummer 15, Watersportvereniging Amsterdam, nog een ark*



zou moeten liggen.

Beantwoording:

Alleen de boten met een ligplaatsvergunning zijn in de herziening opgenomen. Er is op deze plek geen vergunde ligplaats bekend.

- c. *Reclamanten vragen zich af wat de plannen zijn voor het bosje gelegen aan beide zijden van het Punterspad, tussen het parkeerterrein en de ingang van Watersportvereniging Amsterdam. Een stukje hiervan is nu bestemd als Recreatie.*

Beantwoording:

Op grond van het oude bestemmingsplan heeft dit stuk grond de bestemming Recreatie gekregen. Er is geen reden om dit stuk grond nu anders te bestemmen.

- d. *Reclamanten stellen dat enkele steigers door een plek lopen waar een vergunning voor een woonboot is afgegeven. Zij vragen zich af, wat de status is van de steigers op de plankaart.*

Beantwoording:

Bij het maken van de plankaart is gebruikt gemaakt van de digitale gegevens van Atlas Amsterdam. Het is mogelijk dat deze gegevens (enigszins) verouderd zijn. Voor de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden heeft dit evenwel geen gevolgen.

- e. *De weg naar restaurant Het Bosch is bestemd als Verkeer. Een gedeelte hiervan is nu een tuin en wordt verhuurd aan dhr. Monster, op het andere gedeelte staan een aantal grote bomen. Reclamanten vragen zich af of de kavel van dhr. Monster verkleind zal worden en of bomen en tuin zullen moeten wijken voor bestrating.*

Beantwoording:

zie beantwoording onder 4a. Overigens wordt opgemerkt dat binnen de bestemming Verkeer ook bomen zijn toegestaan.

6. Beheersstichting Zeeverkennercentrum Catamaran

- a. *Reclamant verzoekt om duidelijk aan te geven wat het gebruik van de openbare weg bij Restaurant Het Bosch is. Reclamant is van mening dat nu openbare parkeergelegenheid wordt gesuggereerd.*

Beantwoording:

zie beantwoording onder 1g.

- b. *Reclamant vraagt zich af welk gedeelte van het water tussen Watersportvereniging Amsterdam en Het Bosch de bestemming Water 1 heeft.*

Beantwoording:

Zoals op de plankaart is aangegeven, heeft al het water tussen W.V. Amsterdam en Het Bosch de bestemming Water 1.



- c. *Reclamant verzoekt om aan het 'Kippenhok'-terrein te bestemmen als belanghebbende-parkeerterrein.*

Beantwoording:

Het wordt niet wenselijk geacht om het 'Kippenhok'-terrein als belanghebbende –parkeerterrein te bestemmen. Overigens is nu binnen de bestemming Verkeer 1 en 2 parkeren toegestaan, zie de beantwoording onder 1g.

- d. *Reclamant verzoekt plekken te benoemen voor 'belanghebbende' parkeren (voor verenigingen).*

Beantwoording:

zie beantwoording onder 3b

- e. *Reclamant merkt op dat de verkeersweg op het scoutingterrein openbaar is, maar niet bestemd als Verkeer.*

Beantwoording:

Deze weg zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

- f. *Reclamant verzoekt om de verkeersweg tussen WV de Koenen/Scouting en WW&WV de IJssloot enigszins verplaatsen.*

Beantwoording:

Het bestemmingsplan laat het toe om deze weg enigszins te verplaatsen.

- g. *Reclamant merkt op dat de bestemming van 'Linnebank' niet correct is weergegeven op de plankaart.*

Beantwoording:

Dit klopt. De bestemming van de Linnebank stond ten onrechte aangegeven als Recreatie 2. Op de aangepaste plankaart is de Linnebank bestemd als Water 2.

- h. *Reclamant verzoekt om de benaming 'botenloodsjes' over te nemen in het bestemmingsplan voor recreatiewoningen.*

Beantwoording:

De botenloodsjes/ recreatiewoningen zijn oorspronkelijk bedoeld voor de stalling van boten, maar worden hier inmiddels niet meer voor gebruikt. Aangezien ze hoofdzakelijk als recreatiewoningen gebruikt worden, moeten ze bestemmingsplantechnisch de bestemming 'recreatiewoningen' krijgen.

- i. *Reclamant verzoekt om de maximale afmetingen van de recreatieloodjes in overeenstemming te brengen met de werkelijkheid, voorstel: 50 m².*

Beantwoording: de in de herziening opgenomen afmetingen zijn reeds opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Wij achten deze afmetingen redelijk en zien geen aanleiding een groter oppervlakte op te nemen. Wel zal in de voorschriften – zoals ook bij bestaande bedrijfs- en



verenigingsgebouwen – een overgangsregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen voor bestaande recreatiewoningen die groter zijn dan 40 m².

- j. *Reclamant verzoekt om de maximum hoogte voor vlaggenmasten, kranen en lichtmasten hoger te maken dan 5 meter.*
Beantwoording:
zie beantwoording onder 3a.
- k. *Reclamant verzoekt om het stukje water aan het einde van het Jollenpad langs de noordoever van de IJssloot te bestemmen als Water 1.*
Beantwoording:
Hiertegen bestaat geen bezwaar; de plankaart zal op dit punt gewijzigd worden.
- l. *Reclamant verzoekt om in het plan op te nemen dat er een Beheersgroep wordt geformeerd.*
Beantwoording:
Dit is niet iets dat in een bestemmingsplan geregeld kan worden; het bestemmingsplan is daarvoor niet het juiste instrument.
- m. *Reclamant verzoekt om in het plan op te nemen dat er een actief beleid komt t.a.v. milieu aspecten, waardoor het mogelijk wordt om bijvoorbeeld gasleidingen op een economisch interessante wijze aan te brengen.*
Beantwoording:
zie beantwoording onder 6l.
- 7. Watersportvereniging De IJssloot**
Zienswijzen 1 t/m 7 zijn identiek aan de zienswijzen van Zeeverkennerscentrum Catamaran, zie onder 6.
- Zienswijze 8: Het bestemmingsplan maakt geen extra verharding mogelijk. Reclamant vraagt zich af hoe zich dit verhoudt tot het Jollenpad.*
Beantwoording:
De ligging en oppervlakte van het Jollenpad worden niet gewijzigd ten opzichte van het oude bestemmingsplan.
- 8. Watersportvereniging De Schinkel**
a. *Reclamant heeft bezwaar tegen de invulling van de noordoosthoek van Jachthaven Linnenbank (bestemming Wonen).*
Beantwoording:
zie beantwoording onder 6g.
- 9. Stichting Terreinbeheer IJssloot**



Zienswijzen zijn identiek aan zienswijzen van Zeeverkenningssentrum Catamaran, zie onder 6.

10. Commissie Ruimtelijke Ordening van de Stichting Wijkopbouwcentrum

- a. *Reclamant zet juridische vraagtekens bij de milieugevolgen van de warmte-koude voorziening via het Nieuwe Meer ten behoeve van de Zuidas.*

Beantwoording:

Deze warmte-koude voorziening wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. In het kader van deze procedure kan op dit punt dus niet nader worden ingegaan.

- b. *Reclamant maakt bezwaar tegen het feit dat de Staat van Inrichtingen en de bebouwingspercentages niet meer worden opgenomen in de voorschriften.*

Beantwoording:

Het is niet nodig om de Staat van Inrichtingen aan het bestemmingsplan toe te voegen. In het plangebied zijn alleen jachthavens en een tankstation toegelaten. Aan het oude bestemmingsplan is wel een Staat van Inrichtingen opgenomen, maar er werd in het plan niet naar verwezen. De bebouwingspercentages zijn niet meer in de voorschriften maar op de plankaart opgenomen.

- c. *Reclamant betwijfelt of de constatering dat het Jachthavengebied buiten de geluidscontouren van Schiphol ligt terecht is.*

Beantwoording: in de toelichting bij het bestemmingsplan staat in §3.9 onder het kopje 'geluid' opgenomen, dat het plangebied deels binnen het beperkingengebied nr. 4 van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) ligt, maar dat er binnen deze contour in de herziening geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gepland zijn.

11. Gasunie

- a. *Reclamant stelt dat binnen het plangebied drie gastransportleidingen liggen, terwijl in de toelichting slechts van twee gastransportleidingen gesproken wordt.*

Beantwoording:

Op de plankaart staan drie aardgasleidingen aangegeven. In § 3.9 van de toelichting staat ten onrechte dat het maar om twee hogedrukaardgasleidingen gaat. Deze tekst zal worden aangepast.

- b. *Reclamant is van oordeel dat de aardgasleidingen via een dubbelbestemming op de plankaart dienen te worden aangegeven. De aardgasleidingen weergeven middels een aanduiding op de plankaart en het toekennen in de voorschriften van een aanlegvergunningstelsel is*



volgens reclamant niet voldoende.

Beantwoording:

Het stadsdeel ZuiderAmstel heeft besloten zijn bestemmingsplannen conform het Handboek Bestemmingsplannen Amsterdam op te stellen. Dit houdt in dat plannen worden gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften. Om een bestemmingsplan ook digitaal te kunnen ontsluiten is het noodzakelijk dat het bestemmingsplan conform het Handboek wordt opgesteld. Het Handboek kent op dit moment geen dubbelbestemmingen. Derhalve is het niet mogelijk om de aardgasleidingen een dubbelbestemming te geven. De regeling die in de herziening is opgenomen biedt niet minder bescherming dan een dubbelbestemming. Binnen de bestemming Water is de aardgasleiding in de bestemmingsomschrijving opgenomen en er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Hiermee zijn de aardgasleidingen voldoende beschermd.

12. Cor Straatmeyer

Reclamant is van oordeel dat de aanleg van de warmte-koude voorziening in het Nieuwe Meer niet past in het bestemmingsplan.

Beantwoording:

Deze warmte-koude voorziening wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. In het kader van deze procedure kan op dit punt dus niet nader worden ingegaan.

13. Classic Boats Amsterdam, T. Hemelaar

Het bedrijf van reclamant bestaat uit twee kavels: 'Classic Boats' aan de Jachthavenweg 142, bestaande uit jachthaven/werkplaats/showroom/woonboot en 'Woodcraft' aan het Boeierspad 23, bestaande uit werkplaats/haven/woning.

- a. *Het vloeroppervlak wordt teruggebracht van 1500 m² naar 1000 m². Reclamant verzoekt om het maximaal bebouwd oppervlak minimaal aan de bestaande toestand aan te passen, aangezien het huidige bedrijf al groter is dan 1000 m². Voor een goede bedrijfsvoering is het noodzakelijk een verdiepingsvloer in de bestaande of nieuw te bouwen loodsen mogelijk te maken. Reclamant verzoekt om dit in het plan op te nemen, ook omdat dit geen verdere ruimtelijke invloed op de omgeving heeft.*

Beantwoording:

De stedenbouwkundige randvoorwaarden van het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos en de onderhavige herziening hiervan zijn gericht op handhaving van het karakter en de verschijningsvorm van het Jachthavengebied. Behoud van de kleinschaligheid staat daarbij voorop. Dat wil zeggen het in stand



houden en versterken van de kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer. Zolang deze kleinschaligheid niet wordt aangetast hebben wij geen bezwaar tegen het plaatsen van een extra verdiepingsvloer. Om dit mogelijk te maken zal in de voorschriften in plaats van 1000 m² *vloeroppervlak* 1000 m² *bebouwd oppervlak* aangehouden worden. Daarbij zal in verband met het behoud van de kleinschaligheid van de bedrijven worden bepaald dat de tweede bouwlaag alleen in hoofdzaak mag worden gebruikt voor botenopslag.

- b. *Voor de kavel aan de Jachthavenweg is een bouwvergunning verleend voor een schiphuis aan de westzijde. Reclamant verzoekt om dit in het bestemmingsplan op te nemen.*

Beantwoording:

Het schiphuis zal in het bestemmingsplan worden opgenomen.

- c. *Ter plaatse van het adres Boeierspad 23 kloppen de grenzen van water en land niet op de plankkaart.*

Beantwoording:

Deze grenzen zijn aangepast.

- d. *Reclamant meent dat de maximale maat en de beperking van het aantal schiphuizen in voorliggend plan een verkleining betekenen van de bebouwingsmogelijkheden voor het bedrijf. Voor het goed stallen is een overkapping wenselijk.*

Beantwoording: zie beantwoording onder 2d.



BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING





**BIJLAGE 1 TOELICHTING BEHORENDE BIJ HET
BESTEMMINGSPLAN JACHTHAVENGEBIED EN
AMSTERDAMSE BOS**





BESTEMMINGSPLAN

"JACHTHAVENGEBIED EN AMSTERDAMSE BOS"

Stadsdeel ZuiderAmstel

Gemeente Amsterdam

Januari 2002

Toelichting bij het bestemmingsplan "Jachthavengebied en Amsterdamse Bos"





Inhoudsopgave toelichting (met vermelding van de bladzijde)

1. Inleiding

- 1.1 Samenstelling (3)
- 1.2 Ligging en begrenzing plangebied (3)
- 1.3 Vigerende planologische regeling (3)
- 1.4 Aanleiding tot het opstellen van een bestemmingsplan (3)

2. Beschrijving van het plangebied

- 2.1 Historische context (5)
- 2.2 Samenhang (5)
- 2.3 Ruimtelijk functionele opbouw (6)
- 2.4 Huidige betekenis en plandoelstellingen (8)

3. Planbeschrijving

- 3.1 Stedenbouwkundige hoofdpz (10)
- 3.2 Bebouwing (11)
- 3.3 Inrichting openbare ruimte (12)
- 3.4 Keuze van de planvorm (13)

4. Milieu

- 4.1 Landschappelijke en ecologische aspecten (14)
- 4.2 Bodem (14)
- 4.3 Geluid (15)
- 4.4 Water (15)

5. Verkeer en infrastructuur



5.1 Verkeer en parkeerbeleid (17)

5.2 Kabels en leidingen (18)

Waterhuishouding (19)

6. Financiële en economische uitvoerbaarheid

6.1 Financiële en economische uitvoerbaarheid (20)

7. Resultaten van overleg en inspraak

Overleg Beleidsvisie (21)

Vooroverleg voorontwerp-bestemmingsplan (21)

Inspraak voorontwerp-bestemmingsplan (24)

Zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan (29)



1. Inleiding

1.1 Samenstelling

Het bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos bestaat uit de volgende onderdelen:

1. de voorschriften en
2. de plankaart schaal 1:2000, genummerd WJ01015, bestaande uit drie bladen.

Beide onderdelen dragen de datum januari 2002.

Het plan wordt vergezeld door de toelichting.

De resultaten van het gebruikelijke vooroverleg met instanties alsmede van de inspraak zijn samengevat en van commentaar voorzien in hoofdstuk 6.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied Jachthavengebied en Amsterdamse Bos ligt in het noordwesten van het stadsdeel ZuiderAmstel in de gemeente Amsterdam.

Het plangebied wordt als volgt begrensd:

1. aan de noordzijde door de teen van het talud van de rijksweg A10 (stadsdeelgrens Zuid);
2. aan de oostzijde door de westelijke bestemmingsplangrenzen van Jollenpad en IJssloot-Schippersinternaat: de westelijke oever van het schiereiland Jachthavens, door de IJssloot (langs de oever van het Elzebosje), de oostzijde van het talud van de museumtramlijn;
3. aan de zuidzijde door de noordelijke en westelijke bestemmingsplangrens Vietnamweide; ten zuiden van het Boeierspad, de waterafscheiding ten westen van Vietnamweide en de grens van de gemeente Amstelveen;
4. aan de westzijde door de grens van de gemeente Haarlemmermeer en de vaargeul van de Nieuwe Meer (stadsdeelgrens Slotervaart/Overtoomse veld).
5. Afbeelding 1 toont met de begrenzing van een zwarte lijn de ligging van het plangebied.

1.3 Vigerende planologische regeling

In het plangebied zijn de volgende (bestemmings-)plannen van kracht:

- het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad op 2-3-'38, door G.S. onherroepelijk goedgekeurd op 18-7-'39;
- het bestemmingsplan Buitenveldert, vastgesteld door de gemeenteraad op 29-8-'73, onherroepelijk geworden op 25-7-'79.



Aanleiding tot het opstellen van een bestemmingsplan

Het plangebied kent twee deelgebieden: het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Voor beide wordt vermeld welke beleidsontwikkeling aanleiding gaf om te komen tot een herziening van de geldende bestemmingsplannen.

Het Jachthavengebied

In november 1997 is een integrale beleidsvisie voor het Jachthavengebied opgesteld. Een aantal ontwikkelingen in de omgeving van het Jachthavengebied gaf aanleiding voor het opstellen van een beleidsplan namelijk, de kantoorlocatie 'Jollenpad' en het 'Schipperinternaat / IJsslootgebied' met gemengde functie wonen, werken en bedrijvigheid. Daarnaast is er een groot aantal verzoeken binnengekomen voor uitbreiding van de bedrijven en verenigingen en het optimaliseren van de voorzieningen in het Jachthavengebied. Wat betreft het beheer van het gebied moet er bovendien geïnvesteerd worden in milieumaatregelen.

Noch het vigerende bestemmingsplan Buitenveldert, noch het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam biedt voldoende middelen om te anticiperen op de ontwikkelingen in en om het gebied en geeft tevens weinig handvatten voor handhaving.

In het beleidsplan zijn een aantal doelstellingen verwoord over de ruimtelijke kwaliteit en het beheer van het gebied die kort samengevat neerkomen op:

De toekomstige ontwikkeling van het Jachthavengebied dient gericht te zijn op

- het duurzaam in standhouden van de huidige, kleinschalige karakteristiek van het gebied;
- het waarborgen van de toegankelijkheid van het gebied voor een breed publiek;
- het versterken van de functie van het gebied voor openbare oeverrecreatie;
- het verbeteren van de visueel ruimtelijke karakteristiek.

Naar aanleiding van de in het beleidsplan gepresenteerde inrichtingsvoorstellen is een inrichtingsplan gemaakt.

De beleidslijnen uit het beleidsplan zullen worden geformaliseerd in het bestemmingsplan Jachthavens en Amsterdamse Bos.

Het Amsterdamse Bos

Naast het Jachthavengebied omvat dit bestemmingsplan het Buitenveldertse deel van het Amsterdamse Bos. In juni 1994 is door de gemeenteraad Amsterdam het beleidsplan Amsterdamse Bos vastgesteld. Hierin wordt over een periode van 10 jaar aangegeven, op welke wijze de kwaliteit van het Amsterdamse Bos kan worden gewaarborgd en zelfs verbeterd. De beleidsvoornemens betreffende de omvang en de bebouwing van het Bos kunnen als volgt worden samengevat:

- de omvang van het Amsterdamse Bos mag niet verder worden aangetast;



- de grenzen van het Amsterdamse Bos moeten duidelijker worden zonder dat er ecologische barrières ontstaan;
- voor de bebouwing binnen het Amsterdamse Bos wordt een restrictief beleid gevoerd.

In dit bestemmingsplan worden de voorstellen voor het Buitenveldertse deel van het Bos uit het Beleidsplan Amsterdamse Bos grotendeels overgenomen en omgevormd tot een planologische regeling. De voorschriften en de aanduiding op de plankaart zijn afgestemd op de vorm zoals gebruikt in het bestemmingsplan Amsterdamse Bos van de gemeente Amstelveen, april 1997.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft bij raadsbesluitnummer 453 van 19 juli 2000 besloten het beheer van het Jachthavengebied Amsterdamse Bos (met inachtneming van de bijzondere bepalingen) met terugwerkende kracht per 1 januari 1999 over te dragen aan het stadsdeel ZuiderAmstel.

2. Beschrijving van het plangebied

2.1 Historische context

Het aan de oostoever van het Nieuwe Meer gelegen Jachthavengebied is een uniek gebied in Amsterdam, met een lange watersporthistorie. Al in het begin van de vorige eeuw vonden de, veelal kleine zeilboten langs de brede poldersloten, zoals de IJssloot, hier een afmeerplaats.

Het Amsterdamse Bos is in 1931 ontworpen. Bedoeld als een ontspanningsgebied voor de hele bevolking, vrije natuur en de vrijheid om in tegenstelling tot het sterk geordende leven in de stad, te kunnen gaan waar men wil. Dat waren volgens het *Rapport v/d Commissie voor het Boschplan* de uitgangspunten voor het Boschplan. In 1937 werd het Bos aangelegd voor de 'steeds groeiende behoefte van de stedeling aan ontspanning in een schone natuur' (Toelichting Boschplan 1937). De aanwezigheid van afmeerplaatsen leidde ertoe dat in het Boschplan een centrum voor roei- en zeilsport werd voorgesteld, gelegen aan het Nieuwe Meer onmiddellijk ten zuiden van de Ringspoorbaan. De Bibowerf lag al voor de aanleg van het Bos aan de sluis op de overgang van polder naar Nieuwe Meer.

Zonder het toezicht van een toereikend planologisch kader zijn er activiteiten ontstaan, weer verdwenen en nieuwe bijgekomen. Het Jachthavengebied wordt breed gewaardeerd door de gebruikers en in de laatste jaren ook door de recreant, op zoek naar een stukje authenticiteit en ongedwongenheid.

Samenhang

Het plangebied kent twee deelgebieden: het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Voor beide wordt vermeld welke ruimtelijke ontwikkelingen in hun omgeving recentelijk hebben plaatsgevonden.

Het Jachthavengebied, voordien afgelegen en afgeschermd door het



Amsterdamse Bos en de vergeten stadsrand van het Jollenpad, ligt op korte termijn aan een van de economische brandpunten van Amsterdam. Het tennispark op de Vietnamweide, het kantorenterrein Jollenpad, het gebied Schippersinternaat/IJssloot met een combinatie van wonen, werken en voorzieningen en de ontwikkeling van de Zuidas zorgen voor een nieuwe positie voor het Jachthavengebied. Afbeelding geeft een overzicht van de lokaties van deze ontwikkelingen.

De Vietnamweide

De eerste ingrijpende ontwikkeling in de omgeving van het Jachthavengebied heeft al plaatsgevonden. De aanleg van het tennispark Amstelpark op de Vietnamweide heeft een wezenlijke verandering gebracht in de positie van het jachthavengebied, het heeft het Jachthavengebied geïsoleerd. Het tenniscentrum ligt als een wig tussen het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Daar waar het gebied een natuurlijke overloop kende, ligt nu een ruimtelijke en feitelijke barrière. De relatie tussen het bos en het jachthavengebied is verdwenen.

De Zuidas

Aan de noordzijde van het gebied ligt de snelweg A10. Deze maakt sinds 1990 deel uit van de ringweg van Amsterdam. De ring tekent zich, door de goede ontsluiting voor auto en openbaar vervoer, steeds duidelijker af als ontwikkelingszone voor met name kantoren en voorzieningen. Die ontwikkeling brengt een grote stroom mobiliteit op gang, goede bereikbaarheid is voor deze bestemmingen immers van belang. In Buitenveldert is de toenemende druk van de kantoren- en woningmarkt voor het gebied van de Zuidas het tastbare bewijs van een dergelijke ontwikkeling. De hoogstedelijke Zuidasontwikkelingen zetten zowel het Jachthavengebied als, hoewel in mindere mate, het Amsterdamse Bos onder druk. Door de toename van de toegankelijkheid zal het door meer mensen worden bezocht. Ook in commercieel opzicht zal het gebied interessanter worden.

Het Jollenpad-oost

Het kantoorgebied Jollenpad is formeel gezien geen onderdeel van de Zuidas, maar heeft wel een gelijke ruimtelijke impact. Het plandeel direct grenzend aan het Jachthavengebied is de paviljoenzone. Het deelgebied van de te realiseren kantoren wordt geïndundeerd. Hoewel de hoogte van de bebouwing beperkt is, is het gebruik zeer verschillend van het Jachthavengebied en geeft bijvoorbeeld ten aanzien van het parkeren een spanningsveld met de ruimte in het plangebied. Circa 80% van het beoogde volume is gesitueerd ten oosten van de museumtramlijn in resp. de Toren- en Wandzone, gekarakteriseerd door grootschalige kantoorbouw. Bouwhoogte en -massa zijn meer gericht op de beoogde bebouwing van de Zuidas dan op de schaal van het Jachthavengebied. Hoofdkantoren van grote organisaties (ING) nemen hier hun intrek.

Het Schippersinternaat/IJsslootgebied

Het terrein Schippersinternaat/IJsslootgebied heeft ruimtelijk en functioneel beperkte invloed op het Jachthavengebied. In tegenstelling tot de stedelijke wand aan de Amstelveenseweg wordt aan de zijde van het Amsterdamse Bos gekozen voor een transparante zone, vorm gegeven door 5 urban villa's die omgeven zijn door water en groen. Aan deze zijde zal de woonfunctie overheersen. Daarnaast



zal een soort facelift van het bedrijventerrein IJssloot plaatsvinden waardoor het geheel (achtergevel 18,5m hoog) een betere uitstraling zal krijgen.

Het Amsterdamse Bos

Aan de west- en zuidzijde van het Jachthavengebied ligt één van de groene lobben van Amsterdam: het Nieuwe Meer met het Amsterdamse Bos, dat een open verbinding heeft met het achter gelegen groengebied Amstelland. Het Amsterdamse Bos is een van de vijf regionale recreatiegebieden rond Amsterdam. Het is een grootschalig bospark en heeft een belangrijke (stedelijke) functie voor sport, natuur en recreatie. Het gebied is van structurele betekenis als recreatiegebied, als groene long en als natuurgebied. Bovendien fungeert het Bos als buffer tussen de woonwijken van Amsterdam en Amstelveen en de luchthaven Schiphol.

Het Amsterdamse Bos is deels gelegen op grondgebied van gemeente Amstelveen en Aalsmeer en deels op stadsdeelgrond van Zuideramstel. De beheersorganisatie van het Amsterdamse Bos is de afdeling Amsterdamse Bos van de dienst Amsterdam Beheer van de gemeente Amsterdam. Het beheer van de waterkwaliteit en -kwantiteit van het Nieuwe Meer is gelegen bij het Hoogheemraadschap Rijnland en van de polder Meerzicht in het Buitenveldertse deel van het bos bij het Hoogheemraadschap Groot Haarlemmermeer.

2.3 Ruimtelijk functionele opbouw

Het plangebied kent twee deelgebieden: het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Voor beide wordt vermeld welke ruimtelijke en functionele kwaliteiten aanwezig zijn.

De ruimtelijke opbouw van het Jachthavengebied

Het Jachthavengebied ligt, zoals eerder vermeld, ingeklemd tussen de stedelijke of te verstedelijken gebieden Jollenpad en Schippersinternaat/IJssloot, het tennispark en het Amsterdamse Bos met het Nieuwe Meer. Het betreft een watersportgebied van circa 25 ha. en is opgebouwd uit een viertal landtongen (eilanden) met doodlopende ontsluitingswegen. Intern is het gebied wat in zichzelf gekeerd. De eilanden liggen ruimtelijk uit elkaar en vertonen duidelijke verschillen. In grote lijnen valt het Jachthavengebied uiteen in twee compartimenten: het noordelijk gedeelte, het Jollenpad en het Punterspad, en het zuidelijk gedeelte, het Boeierspad en het Tjotterspad. Het verschil is gelegen in de functies die er gesitueerd zijn en de bebouwingsdichtheid. In het noorden zijn de terreinen en de organisatie van de activiteiten grootschaliger en hebben een lager bebouwingspercentage dan in het zuiden.

Bijna alle terreinen aan het water zijn aan particulieren verhuurd en richten zich, gezien hun functie logischerwijs op het water. Het geeft het gebied als geheel een weinig toegankelijke en openbare indruk voor de wandelaar en de fietser.

Door een niet-hiërarchisch opbouw van de ontsluitingsstructuur en het ontbreken van een goed zicht op de verschillende "eilanden" is het vaak onduidelijk waar men zich in het gebied bevindt en waar het aansluit op een doorgaande route. Een



fietser of wandelaar kan zich slecht oriënteren in het gebied.

De huidige functies in het Jachthavengebied

In het noordelijke, planmatig aangelegde deel bevinden zich drie grote watersportverenigingen, een commerciële jachthaven met horecavestiging en de terreinen van de Scouting. De gebieden zijn intern gericht en hebben weinig externe relaties. De belangen van de verschillende gebruikers in het noordelijk deel zijn over het algemeen weinig conflicterend.

Het zuidelijk deel betreft een relatief kleinschalig gebied dat zich overwegend spontaan en ongestructureerd heeft ontwikkeld. Dit deel van het Jachthavengebied kent een hoge menging van functies. Jachthavens, bedrijvjes (hoofdzakelijk gericht op de watersport), watersportwinkels, woningen en recreatiewoningen komen naast elkaar voor. Afbeelding 3 geeft een beeld van de functies.

Het verkeer in het Jachthavengebied

Het Jachthavengebied kent slechts één hoofdingang vanaf de Amstelveense-weg via het Pramenpad. Nabij de Van Nijenrodeweg, bij de hoofdentree van het Amsterdamse Bos is een noodentree.

De parkeerproblematiek in het Jachthavengebied

In de bestaande situatie wordt er langs de ontsluitingswegen geparkeerd en in de berm langs de paden. Op het Punterspad worden ter hoogte van jachthaven Het Bosch langs twee zijden auto's geplaatst en op het Jollenpad langs de noordzijde.

In de nabije toekomst zal de verdere uitvoering van het plan Zuiderhof plaatsvinden.

In het zuidelijk gedeelte van het Jachthavengebied is een parkeerterrein langs de Vietnamweide komen te vervallen door de bouw van het tennispark. Ten noorden van het tennispark is een nieuw parkeerterrein ingericht.

Het Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos is met zijn grootte van 935 ha een niet weg te denken deel van de openbare ruimte in de Amsterdamse agglomeratie. Aan de oostzijde is het geheel omringd met woonwijken. In het zuiden verrijst de Amstelveense woonwijk Westwijk en ook aan de noordzijde, aan de andere kant van de Nieuwe Meer en de noordelijke oeverlanden neemt de bebouwing toe. Schiphol zorgt met de Buitenveldertbaan voor flinke geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Door zijn ligging vormt het Bos een belangrijke ruimtelijke buffer tussen de nationale luchthaven en belangrijke woongebieden van Amsterdam.

In het Bos bevinden zich verschillende voorzieningen voor diverse vormen van meer of minder intensieve recreatie. Natuurgebieden, een heemtuin en grote bospartijen worden afgewisseld met grasvlakten en water voor de actieve recreatievormen als wandelen en fietsen.

Verschillende wegen ontsluiten het bos. Aan de zuidkant loopt de Bosrandweg die uiteindelijk overgaat in de Bosbaanweg. Parallel met de snelweg A9 loopt de



Burgemeester Colijnweg. Er zijn diverse manieren om in het bos te komen maar de hoofdentree bevindt zich bij de Van Nijenrodeweg.

Het Buitenveldertse deel van het Amsterdamse Bos

Het Buitenveldertse deel van het bos bestaat uit het natuurgebied De Nieuwe Meer. Het natuurgebied is opgedeeld in de polder Meerzicht, het Oeverlandenreservaat, een sluisgedeelte en op de west- en oostkop van het natuurgebied zijn wetlands gemaakt. De Nieuwe Meer is een bestaand natuurgebied, restant van het oorspronkelijke veenlandschap. Het gebied wordt vooral gewaardeerd en gebruikt door natuurrecreanten. Visueel kenmerkt het landschap zich door openheid met struweel. Het gebied heeft een belangrijke natuurwaarde, er komen zeldzame moeras- en weidevogels voor en er groeien zeldzame planten. In de zuidwestelijke punt van polder Meerzicht is het bezoekerscentrum gevestigd. Hierbij bevindt zich tevens een speeltuin en restaurant 'Boerderij Meerzicht'. Afbeelding 4 toont de geografische indeling. Er is sprake van dat het bosmuseum in de toekomst van deze locatie zal verdwijnen. Hoewel de toekomstige invulling van het huisige bosmuseumterrein nog niet bekend is, zal dit liggen in de sfeer van natuur en op natuurgericht recreatief medegebruik.

2.4 Huidige betekenis en plandoelstelling

Het plangebied kent twee deelgebieden: het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos. Voor beide wordt vermeld welke betekenis aan het deelgebied wordt toegekend en de plandoelstellingen, die daar uit voortvloeien.

De betekenis van het Jachthavengebied

Als watersportgebied richt het Jachthavengebied zich op de Nieuwe Meer, een zeilgebied van circa 100 hectare. Hier varen voornamelijk (open) zeil- en motorboten (tot ± 7 m). Van oudsher heeft dit gebied een belangrijke functie als zeilgebied voor de doorsnee Amsterdammer. In de zomer vinden er zeilwedstrijden en zeilcursussen plaats, die door verschillende watersportverenigingen uit het gebied worden georganiseerd. Daarnaast biedt het gebied vaste ligplaatsen aan boten en jachten (circa 7-12 m.) voor welke het Nieuwe Meer als basis en vertrekpunt fungeert voor weekend- en vakantietochten naar de plassengebieden.

Als groen- en recreatiegebied behoort het Jachthavengebied tot het Amsterdamse Bos en maakt het onderdeel uit van de structuur van groene scheggen (de Amsterdamse Bosscheg), die diep de stad doordringen. Het Jachthavengebied ligt strategisch op de kop van de scheg, redelijk dicht bij het stadscentrum. Het gebied vormt daarmee als het ware de entree tot het Amsterdamse Bos, met name voor de fietsers vanuit Amsterdam centrum en Amsterdam-West.

De plandoelstellingen voor het Jachthavengebied

1. Het duurzaam in stand houden van de huidige, kleinschalige karakteristiek

De vele, deels explosieve, stedenbouwkundige ontwikkelingen rond het Jachthavengebied zullen de druk op het gebied verhogen. Voor alles, staat bij de



ontwikkelingen in het gebied het behoud van de zo kenmerkende kleinschaligheid voorop. Dat wil zeggen het instandhouden en versterken van het gebied als gebied voor kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer.

2. Het waarborgen van de toegankelijkheid van het gebied voor een breed publiek

Parallel aan het eerste beleidsuitgangspunt wordt gekozen voor het behoud van de financiële laagdrempeligheid ten aanzien van het gebruik van de reeds bestaande voorzieningen in het gebied. Uitgangspunt is dat het gebied ook in de toekomst ruimte moet blijven bieden aan de 'modale Amsterdammer, met een kleine beurs'.

3. Het versterken van de functie voor openbare oeverrecreatie

Het Jachthavengebied kan voor Buitenveldert in betekenis toenemen en naast het Amstelpark en het Gijsbrecht van Amstelpark een eigen positie als park innemen, waarbij de nadruk zal liggen op watersport en oeverrecreatie.

Het gebruik van het gebied zal de komende tijd toenemen, niet alleen door een betere bereikbaarheid vanuit Buitenveldert maar ook door het toenemend aantal werkende mensen in de directe omgeving van het Jachthavengebied. Bij eventuele ontwikkelingen binnen het gebied zal steeds uitdrukkelijk worden bezien op welke wijze op deze potentie van het gebied kan worden ingespeeld.

4. Het verbeteren van de visueel ruimtelijke karakteristiek

De wens het gebied als recreatiegebied te versterken enerzijds, en de beheersoverdracht van het Jachthavengebied anderzijds, zijn voor het stadsdeel aanleiding om dit watersportgebied een facelift te geven.

De betekenis van het Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos wordt intensief gebruikt voor allerlei vormen van openluchtrecreatie en sport. Men komt met name voor relatief kortdurende bezigheden zoals het uitlaten van huisdieren, maar ook voor langere wandelingen, om te vissen, te voetballen of te kanoën. Het scala aan recreanten loopt uiteen van sporters, sportieve recreanten en oever- en waterrecreanten tot actieve of passieve natuurgenieters.

Het Amsterdamse Bos is een bos voor mensen, een recreatiegebied voor stadsbewoners. Het landschap en de natuur scheppen de voorwaarden voor het recreatieve gebruik. Het landschap schept recreatieve mogelijkheden en geeft structuur, de natuur zorgt voor diversificatie en de grote hoeveelheid sporters en recreanten onderstrepen de maatschappelijke betekenis van het gebied.

De plandoelstellingen voor het Amsterdamse Bos

1. Het waarborgen van de omvang en begrenzing van het Amsterdamse Bos

Naast de handhaving van de omvang van het Bos staan handhaving en verbetering van de kwaliteit centraal, om te kunnen blijven voldoen aan de wensen van het toenemend aantal bezoekers en instandhouding van de natuurlijke waarden.



2. De vergroting van de recreatieve kwaliteit

De huidige positionering binnen het regionale aanbod, als vrij toegankelijk bospark met laagdrempelige voorzieningen, dient uitgangspunt te zijn en uitgebouwd te worden.

3. De versterking van de veerkracht van natuur en landschap.

De belangen van de verschillende vormen van recreatie, sport, natuur en landschap moeten in het huidige evenwicht gehandhaafd blijven.

3. Planbeschrijving

3.1 Stedenbouwkundige hoofdpzet

Het huidige gebruik van het Jachthavengebied

De stedenbouwkundige randvoorwaarden binnen het bestemmingsplan zijn gericht op handhaving van het karakter en de verschijningsvorm van het Jachthavengebied. Behoud van de kleinschaligheid staat daarbij voorop. Dat wil zeggen het instandhouden en versterken van de kleinschalige watersport gerelateerd aan het Nieuwe Meer. De kleinschaligheid kan onder andere gewaarborgd worden door geringe mogelijkheden voor het wijzigen van het gebruik binnen de bestemming. Daarnaast worden grenzen gesteld aan de grootte van de boten, de loodsen en het aantal (recreatie)woningen.

Behoud van het karakter betekent ook erkenning van de structuren binnen het Jachthavengebied. Het noordelijke, grootschalige, planmatige deel en het zuidelijke, gedifferentieerde gebied. De verschillen zijn karakteriserend voor dit deelgebied en de sterke menging van functies in een jachthavengebied bovendien ongebruikelijk in Amsterdam.

Mogelijke ontwikkelingen het Jachthavengebied

De openbare ruimte in het Jachthavengebied bestaat uit de paden, het fietspad langs de museumtramlijn en de koppen van de landtongen. De bereikbaarheid van deze openbare ruimten heeft verbetering, zodat een groter publiek gebruik kan maken van deze bijzondere locaties. Daarbij spelen zichtlijnen een grote rol. De verbondenheid met de kleinschalige watersport en het Nieuwe Meer gaat samen met, op meerdere plaatsen, een blik op de boten en het water.

De ontsluiting heeft verbetering, niet alleen fysiek maar ook door wezenlijke aanpassing in de structuur, voor een meer overzichtelijke situatie. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Het Jollenpad vormt, aangevoerd door de ontwikkelingen in het plangebied 'Jollenpad', de enige en tevens bijzonder openbare, toegangsas. Dit geeft aanleiding om bij de inrichting van de openbare ruimte en de voorstellen voor bebouwing aan dit pad een alternatief, publiek gebruik toe te dichten. Een



zorgvuldig gebruik van bouwmassa, -hoogten, architectuur en de indeling van de ruimte zijn hierbij van groot belang.

Het Amsterdamse Bos

Het Buitenveldertse deel van het Amsterdamse Bos wordt in het beleidsplan 1994 bestempeld als de zone Natuur. De ligging van deze zone is grotendeels bepaald door de aanwezigheid van bestaande natuurgebieden, waarvan het gebied Nieuwe Meer (Meerzicht-eiland, Polder Meerzicht en het Oevereilandenreservaat) er één is. Bij het beleid en beheer van deze zone krijgt natuur, natuurrecreatie en landschap voorrang. De zone van het natuurgebied Nieuwe Meer met Polder Meerzicht en de oeverlanden zijn doorgetrokken tot aan het Jachthavengebied en de Vietnamweide, door het resterende deel van de Vietnamweide in te richten als 'wetland'. Voorts wordt er voor het natuurgebied een aantal beheers- en inrichtingsmaatregelen voorgesteld om het gebied nog aantrekkelijker te maken voor de natuurgerichte recreant. Er kan gedacht worden aan een vogelhut, een uitkijkplateau en infopanelen. Door het graven van een aantal poelen en het afvlakken van slootaluds in het weiland kan een beter milieu voor amfibieën en reptielen en oever- en watervegetaties ontstaan.

In 1996 is, naar aanleiding van het gemeenteraadsbesluit van november 1994, de rapportage Bosbaan geschreven. Hierin wordt aangegeven op welke manier de bosbaan (gelegen in het Amstelveense deel van het bos) aan de (nieuwe) eisen van een internationale roeibaan zou kunnen voldoen. De bosbaan zou daarvoor verbreed moeten worden. Naast de verbreding van de bosbaan wordt onder andere voorgesteld de tribunes te vernieuwen, het finishgebouw en de midgetgolfbaan te verplaatsen en de grond die overblijft van de verbreding te plampen aan de oever van de Nieuwe Meer als rietland/plasberm. Over de laatstgenoemde ingreep heeft naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen het stadsdeel en de centrale stad. Hierbij is overeenstemming bereikt over een variant waarbij de totale hoeveelheid grond die uit de verbreding van de Bosbaan vrijkomt wordt gebruikt voor de aanleg van nat rietland in de Nieuwe Meer, maar waarbij in de vormgeving van het natte rietland gezocht is naar een optimale mix van natuur- en recreatiebelangen. In het afgesproken overleg tussen het stadsdeel Zuideramstel, de watersportverenigingen en het Amsterdamse Bos is uiteindelijk gebleken dat er technisch geen ruimte is om alle grond van de bosbaan in de vooroevers te verwerken. Voorts is gebleken dat de watersportverenigingen geen belang zien in het creëren van aanlegvoorzieningen tussen de vooroevers en de bestaande oever. Deze voorzieningen zijn uit het programma geschrapt. In het bestemmingsplan is de strook vooroevers met de bestemming Natuur opgenomen.

3.2 Bebouwing

De bebouwing in het Jachthavengebied

De gebouwen van het Jachthavengebied kan men indelen in 3 categorieën:

1. bedrijfsgebouwen/loodsen.
2. woningen en
3. verenigingsgebouwen



De huidige *bedrijfsgebouwen* en vooral de loodsen zijn bepalend voor de stedenbouwkundige karakteristiek van het gebied. In vormgeving, ambachtelijkheid, kleur- en materiaalgebruik vertegenwoordigen deze gebouwen een belangrijke cultuurhistorische waarde. Bij aan-, uit-, her- en nieuwbouw heeft het de voorkeur dit voorkomen als principe te handhaven en heeft als uitgangspunt gediend bij de formulering van de voorschriften. De oriëntatie van de gebouwen is gericht op het water. Om de openbaarheid en veiligheid van het gebied te vergroten wordt er gestreefd naar meer open gevels aan de paden. Het gebruik van de bedrijfsgebouwen en loodsen moet gericht zijn op de kleinschalige watersport. Autochtone kantoorontwikkeling is binnen het plangebied niet toegestaan.

Wonen vindt in het Jachthavengebied plaats op diverse manieren. Er zijn recreatiewoningen, die in enkele gevallen als permanente woning gebruikt worden en er zijn woonarken.

De functie wonen in het Jachthavengebied is moeilijk verenigbaar met de andere, milieubelastende activiteiten die er plaatsvinden en de nabijheid van de A10 geeft geluidstechnische beperkingen. In het bestemmingsplan is daarom de functie wonen beperkt. Woonvormen en woningen die zijn toegestaan in het Jachthavengebied zijn:

1. recreatiewoningen;
2. bedrijfswoningen/bedrijfswoonboten en

Ad 1. Een *recreatiewoning* is alleen toegestaan daar waar dat op de kaart als zodanig is aangegeven. Ook het aantal dat op de plankaart is aangegeven is bindend. Een recreatiewoning is ten dienste van vrijetijdsbesteding maximaal 7 maanden per jaar bewoond, in de periode van 1 april tot 31 oktober. De omvang van een recreatiewoning is aan beperkingen gebonden, het is geen volwaardige woning.

Voor de bestaande recreatiewoningen die permanent bewoond worden is de volgende overgangsregeling van kracht. De illegale, permanente bewoning wordt gedoogd totdat huidige bewoners het pand verlaten. Nadat de huidige, gedoogde, bewoners zijn vertrokken wordt het uitgangspunt 'recreatief wonen' strikt gehanteerd en gehandhaafd.

Ad 2. Een *bedrijfswoning* is een woning voor een persoon of huishouden voor wie huisvesting daar uit bedrijfsmatige overwegingen noodzakelijk is. Een bedrijfswoning op de wal is, anders dan een recreatiewoning, een volwaardige woning. Een bedrijfswoning kan ook een woonboot zijn. De omvang van een 'bedrijfswoonboot' is aan andere regels gebonden dan een bedrijfswoning op de wal. Ook bij bewoning van een boot moet de noodzaak van huisvesting en de gebondenheid aan de bestemming aangetoond worden. Bovendien is er maar één bedrijfswoning of bedrijfsark per perceel toegestaan.

De bestaande *verenigingsgebouwen* nemen een bijzondere plek in in het Jachthaven-gebied. Qua locatie zijn ze beeldbepalend en wat betreft verschijningsvorm dienen zij als beeldreferentie bij nieuw- of verbouw van



(verenigings-)gebouwen en bedrijfswoningen.

Het Amsterdamse Bos

Ten aanzien van bebouwing in het Amsterdamse Bos wordt een restrictief beleid gevoerd. Voor alle wijzigingen in bebouwing geldt dat zij alleen worden toegestaan voor zover zij het sportpark- of boskarakter niet wezenlijk aantasten. Nieuwe gebouwen zijn alleen toelaatbaar als zij een waardevolle aanvulling betekenen op het bestaande voorzieningenpakket en gericht zijn op de huidige bezoekers, en als er een aantoonbare behoefte aan bestaat. Bebouwing kan alleen plaatsvinden in de op de plankaart als zodanig aangegeven bouwvlak. De terreinen zijn, naast de bedoelde functie gebonden aan een bebouwingspercentage en voorwaarden ten aanzien van bouwhoogte en bruto vloeroppervlak.

3.3 Inrichting openbare ruimte

Jachthavengebied

De openbare ruimte in het Jachthavengebied wordt in hoofdzaak gevormd door de koppen van de eilanden, de paden en de (toekomstige) boulevard. De ruimten worden ingericht in aansluiting op het huidige groene, landelijke karakter van het gebied. Daarbij wordt gebruik gemaakt van gras, begeleidende beplanting, solitaire bomen en paden van asfalt. Belangrijk bij de inrichting van de openbare ruimte is de sociale veiligheid. Hierbij spelen open, overzichtelijke ruimtes, een afgestemd groenbeheer en goede verlichting op de paden en parkeerplaatsen een belangrijke rol.

De hoofdonthutingsweg is de boulevard die doorloopt vanuit het Jollenpadgebied. De boulevard bestaat uit een voetpad langs het water, een vrijliggend fietspad en een autoweg. De doodlopende weg sluit aan op de parkeerplaatsen aan de oorsprong van de eilanden en paden (begin Boeierspad en Punterspad/Jollenpad). De boulevard wordt begeleid door doorgaande laanbeplanting. Vanaf het fietspad heeft men, door een iets verhoogde ligging, uitzicht over de jachthavens.

De koppen van de eilanden worden ingericht met het oog op een zo wijds mogelijk uitzicht over het Nieuwe Meer. Er wordt gestreefd naar een dusdanige inrichting van het Boeiers-, Tjotters- en Jollenpad en de bebouwing daaraan, dat al vanaf de paden zicht is op de Nieuwe Meer. Belangrijk handvat hierbij is het vastleggen van zichtlijnen. Er zijn zichtlijnen vastgesteld in de bestemmingsplankaart en de voorschriften en er zijn secundaire zichtpunten. Een zichtpunt betekent dat onder een hoek van 90° over een straal van 50m vanuit het zichtpunt, vrij is van bebouwing, danwel geen zichthinder ondervindt van bebouwing. Zowel zichtlijnen als zichtpunten zijn opgenomen in afbeelding 5. De mogelijke voorzieningen op de koppen zullen gericht zijn op de wandelaar en fietser; een recreatief verblijf aan de oever van het Nieuwe Meer. De voorzieningen zijn minimaal daar waar het rustig is (Boeierspad, Tjotterspad en Punterspad) en maximaal daar waar veel mensen komen (Jollenpad). Op de kop van het Boeierspad wordt het mogelijk direct door te fietsen/wandelen naar het Amsterdamse Bos.

De paden in het Jachthavengebied zijn over het algemeen smal. Het wegprofiel voor het Boeiers- en Tjotterspad is een geasfalteerd pad met aan weerszijden een



grasstrook van 1 meter. Voor de uitvoering van de herinrichting van het Tjotterspad conform de huidige plannen is het noodzakelijk het wegprofiel te verbreden. Hiertoe is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op deze wijzigingsbevoegdheid is inspraak mogelijk, conform de procedureregels in het bestemmingsplan (*bovenstaande in samenhang met inrichtingsplan jachthavengebied*).

Amsterdamse Bos

De huidige verschijningsvorm en functie van het Buitenveldertse deel van het Amsterdamse Bos wordt gehandhaafd.

3.4 keuze van de planvorm

Bij het maken van het bestemmingsplan is er voor gekozen het plan deels gedetailleerd en deels globaal op te zetten. Dat wil zeggen; globaal waar het kan en gedetailleerd waar het nodig is. De jachthavens en het omringende water zijn voornamelijk in het zuidelijk deel gedetailleerd opgenomen. De ruimtelijke structuur en de situering van de bouwmassa's zijn zo kwetsbaar dat niet met een globale aanduiding kan worden volstaan.

Voor de locatie van Jachthaven Het Bosch zijn in het verleden plannen ingediend. De jachthaven is opgenomen met de bestemming Jachthaven en Horeca, hier is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de horeca voorziening kan worden verplaatst en tot een bepaalde maat vergroot. Hierover is inspraak mogelijk conform de procedureregels in het bestemmingsplan.

De bestemming van het Buitenveldertse deel van het Amsterdamse Bos is globaal in het plan opgenomen omdat het geheel één enkele bestemming Natuur behelst. Hiermee wordt aangesloten op het Amstelveense bestemmingsplan voor het Amsterdamse Bos.

Op de plankaart zijn bestemmingen en aanduidingen aangegeven. Het aantal op de plankaart opgenomen bestemmingen is beperkt. De hoofdbestemmingen zijn Jachthaven en Natuur. Een andere belangrijke bestemming is Vaarwater. Hier wordt onderscheid gemaakt in water waar bebouwing in geen geval is toegestaan en een gedeelte waar het mogelijk is steigers ten behoeve van vaartuigen aan te leggen.

De bebouwingsvoorwaarden voor de in het plangebied te realiseren bebouwing (bebouwingspercentage, bouwhoogte, toegelaten aantal m² b.v.o etc..) zijn opgenomen in de planvoorschriften. In de voorschriften zijn tenslotte nog enkele vrijstellingsbepalingen opgenomen. In artikel 12 zijn algemene vrijstellingsbepalingen opgenomen ten aanzien van de realisatie van onder meer gebouwen ten behoeve van de openbare dienst, bouwwerken zoals straatmeubilair, bruggen en duikers, dakopbouwen, schoorstenen, antennes, balkons, luifels etc., dit alles binnen bepaalde randvoorwaarden.

4. Milieu



4.1 landschappelijke en ecologische aspecten

Het Jachthavengebied en het Amsterdamse Bos spelen een grote rol als groene schakel in de stedelijke agglomeratie. Samen vormen zij een van de groene scheggen die diep in de stad doordringen. Een plek waar de stedeling in contact kan komen met de natuur. Bovendien maken het Amsterdamse Bos en het Jachthavengebied deel uit van het Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en zijn zij betrokken in het Beleidsplan Amsterdamse Bos. Afbeelding 6 toont de kaart, die bij dit Beleidsplan hoort.

De bosbiotoop in het Amsterdamse Bos is in het algemeen structuurarm. Oudere bospercelen zijn soortenrijker dan jongere en hebben plaatselijk een redelijk ontwikkelde kruid- en struiklaag. Het bos heeft een soortenrijke fauna met bosvogels, verschillende spechtsoorten en diverse zoogdieren. De veenweidepolder van Meerzicht is belangrijk als broedgebied van weidevogels. In het natuurgebied Nieuwe Meer is sprake van een moerasbiotoop. Deze laagveengebieden vertegenwoordigen het oorspronkelijke landschap van het Amsterdamse Bos uit de 17^e eeuw. In de veenmosrietlanden komen zeldzame planten voor. De oeverlanden zijn belangrijke broed- en rustgebieden voor water- en rietvogels. De oeverlanden zijn goed ontwikkelde oever- en watervegetaties.

4.2 bodem

In opdracht van het stadsdeel zijn onderzoeken verricht naar de aard en samenstelling van eventuele bodemverontreinigingen. Deze onderzoeken zijn verricht onder het regime van de Interimwet Bodembescherming, die inmiddels is vervangen door de per 1 januari 1995 van kracht geworden Wet bodembescherming. Onder de nieuwe wetgeving zijn de A, B en C-waarden vervangen door Streef- en Interventiewaarden (S- en I-waarden). Deze zijn niet constant, maar afhankelijk van de grondsamenstelling. Binnen de wet bodembescherming is een belangrijk uitgangspunt of de bodem geschikt is voor bedoeld gebruik. De B-waarde is vervallen en vervangen door een nieuw begrip: de tussenwaarde (T-waarde).

Er is op een aantal momenten bodemonderzoek gedaan op diverse locaties in het Jachthavengebied. In oktober 1996 is door Oranjewoud voor bijna het hele gebied een verkennend bodemonderzoek verricht. Daarin wordt tevens een samenvatting gegeven van eerder gehouden onderzoeken: 'Plaatselijk komen in het Jachthavengebied verhardingen en ophogingen voor met sintels bevattend materiaal. Naast sintels worden ook kooltjes, puin en ander afval aangetroffen. Deze lagen blijken licht tot sterk verontreinigd met zware metalen en PAK. Daarnaast is een aantal verontreinigen aangetroffen die duidelijk locatiegebonden zijn. Hiermee worden verontreinigingen bedoeld die afkomstig zijn van scheepsonderhoud, opslag van olie bevattende producten etc.'

In het rapport wordt, op basis van het onafhankelijke bodembeleid van de gemeente Amsterdam geconcludeerd dat de saneringsurgentie van de meeste van



de aangetroffen verontreinigingen laag is. De ophoog- of verhardingslaag wordt namelijk niet tot de bodem gerekend, maar is in feite een vloer. De PAK en DDT verontreinigingen worden verondersteld geen gevaar voor mens of het milieu in te houden en geven daarom geen aanleiding voor enige saneringsurgentie.'

Uiteindelijk zijn op basis van het onderzoek en overleg tussen Oranjewoud, het Stadsdeel en de Milieudienst een aantal locaties aangewezen waar nader onderzoek gewenst is. Deze acht locaties worden in het kader van het inrichtingsplan nader onderzocht.

De bodem van het Amsterdamse Bos bestaat voor een groot deel uit zware zavel tot lichte klei, is zeer voedselrijk en kalkrijk.

In het Amsterdamse bos hebben er naar waarschijnlijkheid geen activiteiten plaatsgevonden die een vervuiling van bodem of grondwater zouden kunnen veroorzaken. Bovendien worden de activiteiten die er plaatsvinden niet in eerste instantie beperkt door vervuilde grond. Wanneer er grondverzet in het bos plaatsvindt is er aandacht voor de bodemkwaliteit, en worden maatregelen genomen om beschadiging te voorkomen. Uit eerdere bodem-, slib-, kwel en historische onderzoeken is gebleken dat er geen verontrustende verontreinigingen zijn.

4.3 Geluid

De luchthaven Schiphol

Het deelplangebied Jachthavens is zowel bij behoud van een vierbanenstelsel voor de luchthaven Schiphol, als bij realisatie van het vijfbanenstelsel, gelegen buiten de geluidscontouren. Dat betekent dat er ten aanzien van luchtverkeerslawaai geen restricties zijn voor de (het type) bestemmingen.

Het Amsterdamse Bos kent behalve de bedrijfswoning bij de pannenkoekenboerderij 'Meerzicht' geen geluidsgevoelige bestemmingen. In het plan worden aan dit gebied geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen toegekend en ondervindt derhalve van haar ligging, deels 35 en deels 40 Ke zone bij het huidige 4-banenstelsel en deels 30 Ke zone bij een vijfbanenstelsel, dus geen hinder die beperkingen oplegt ten aanzien van het gebruik.

De autosnelweg A10

Bijna het hele Jachthavengebied is gelegen in de geluidszone van de A10. In de Wet geluidhinder wordt voor wegen in buitenstedelijk gebied (A10) met 5 of meer rijstroken, een zone van 600m gemeten uit de zijkant van de weg vastgesteld. Binnen deze zone is geluidsoverlast te verwachten en is ten aanzien van een aantal bestemmingen een akoestisch onderzoek verplicht. Geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kennen een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) die eventueel nog verhoogd mogen worden met 3 dB(A) omdat verwacht wordt dat door technische verbeteringen het autoverkeer stiller zal worden. Er is ontheffing mogelijk tot 55 dB(A) + 3dB(A). In het Jachthavengebied worden binnen bepaalde randvoorwaarden (zie voorschriften), nieuwe dienstwoningen toegestaan. Deze zullen worden gekwalificeerd als geluidsgevoelige bebouwing,



dus is er een ontheffingsprocedure in het kader van de wet Geluidshinder gevoerd. De gemeenteraad van Amsterdam heeft ontheffing tot 55 dB(A) toegekend, bij besluit van 17 maart 1999.

4.4 Water

Bij de aanleg van riolering in nieuwe en herinrichtingsgebieden zullen alternatieven worden beschouwd op bruikbaarheid en kosten. Uitgangspunt is enerzijds het zo min mogelijk belasten van het oppervlaktewater. Anderzijds willen wij de aanvoer van relatief schoon regen- en grondwater op de zuivering beperken vanwege het negatieve effect op het zuiveringsrendement.

Gestreefd wordt het regenwater binnen het gebied te houden. Naast afkoppelen van schoon verhard oppervlak behoort gebruik van (schoon) regenwater tot de mogelijkheden. Ook kan licht vervuild regenwater lokaal worden behandeld (infiltratie, helofytenfilters, etc.).

Het toepassen van uitlogende materialen is niet wenselijk omdat dit het regenwater onnodig vervuult. Drainages worden niet aangesloten op de riolering tenzij deze direct afvoert op oppervlaktewater en dit in de toekomst ook mag blijven doen. De aanleg van een separaat drainage-stelsel kan een oplossing zijn.

Om het aanbod van (vervuild) grondwater te voorkomen/beperken is het bouwen van civiel-technische werken middels een niet waterdichte constructie niet toelaatbaar (*tekst: dienst Waterbeheer en Riolering*).

5. Verkeer en infrastructuur

5.1 Verkeer en parkeerbeleid

Autoverkeer en het Jachthavengebied

Het autoverkeer van en naar de jachthavens vindt – overeenkomstig de Integrale Beleidsvisie Jachthavengebied - plaats via de nieuwe hoofdontsluiting Jachthavenweg. Hierop wordt tweemaal aangetakt: het noordelijk gedeelte via het Jollenpad met een brug over de waterplas, en het zuidelijk gedeelte via de (oostelijke tak van) de Jachthavenweg. Aan het begin van de eilanden worden parkeervoorzieningen aangelegd, zodanig dat duidelijk wordt dat de paden uitsluitend bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Het Boeierspad, Tjotterspad, Punterspad én Jollenpad zijn primair bestemd als fiets- en wandelpad. Andere parkeervoorzieningen zullen op eigen terrein moeten worden opgelost. Dit alles betekent een beperking van de toegankelijkheid voor de auto. Een verdere uitbreiding van bedrijvigheid wordt hiermee tegengegaan.

De ontsluiting via de entree van het Amsterdamse Bos komt te vervallen. Deze entree valt onder de verantwoordelijkheid van het Amsterdamse Bos. Alleen wanneer het Jollenpad tijdelijk afgesloten is, zal na overleg met het Amsterdamse



Bos en bij uitzondering, omwille van de veiligheid het Jachthavengebied incidenteel ontsloten worden via het fietspad. Afbeelding 7 geeft een schematisch beeld.

Parkeren en parkeerbeleid en het Jachthavengebied

Het parkeerbeleid in het Jachthavengebied is erop gericht het parkeren uitsluitend toe te laten op parkeerterreinen aan het begin van de eilanden en in het gebied op eigen terrein. Voor uitzonderingsituaties zullen tijdens het inrichtingsproces oplossingen op maat gevonden moeten worden. De parkeerplaatsen bevinden zich in de nieuwe situatie op de volgende terreinen: ten noorden van de tennisvereniging op de Vietnamweide 36 (aan de Jachthavenweg tegenover VEBA), aan het Punterspad 90, langs de museumtramlijn 30 (dubbelgebruik met kantoren Jollenpadgebied) en langs het Jollenpad 40, totaal 196 stuks.

Wanneer in een deel van Buitenveldert (ten noorden van het G. van Aemstelpark) beheerd parkeren wordt ingevoerd zullen maatregelen genomen moeten worden om te voorkomen dat werknemers van de kantoren buiten het Jachthavengebied daar parkeren. Het Jachthavengebied zal daarom meegenomen worden in het parkeerplan ZuiderAmstel. Ten aanzien van dit plan worden op dit moment op diverse varianten gestudeerd.

Openbaar vervoer en het Jachthavengebied

Hoewel de meeste recreanten met de fiets of met de auto komen is het plangebied per openbaar vervoer redelijk bereikbaar. Langs de Amstelveenseweg halteren in de omgeving van het Jollenpad diverse lokale en interlokale buslijnen en de metroringlijn 50. De Amstelveenseweg is zowel een belangrijke schakel in het verbindend openbaar vervoernet als het ontsluitende OV-net.

Fietsverkeer en het Jachthavengebied

De twee toegangswegen vanaf de Amstelveenseweg het Jollenpadgebied in worden voorzien van (vrijliggende) fietspaden voor tweerichtingsverkeer. Daarmee kan de nieuwe hoofdontsluiting van het Jachthavengebied langs de museumtramlijn worden bereikt. Hier wordt tussen de bomenrijen een vrijliggend fietspad gesitueerd. Dit fietspad tussen Amsterdam-Zuid en Amstelveen zal in de toekomst deel uitmaken van het Hoofdnet Fiets, (Structuurplan Open Stad '96). Alle paden in het Jachthavengebied zijn primair bestemd voor fiets- en wandelverkeer. Het Boeierspad wordt op de kop van de landtong direct verbonden met het fietspad van het Amsterdamse Bos.

Voetgangersverkeer en het Jachthavengebied

De nieuwe hoofdontsluitingsweg langs de museumtramlijn wordt, zowel aan de zijde van de kantorenwand van het Jollenpadgebied als langs het water, voorzien van een ruim trottoir. Dit betekent dat zowel op het hoge als op het lage deel van dit profiel over de hele lengte een trottoir aanwezig is. Op de toegangsdijk (Jollenpad) naar het Jachthavengebied wordt eveneens een voetpad aangelegd. Over de paden in het Jachthavengebied zijn voor de voetganger de recreatieve koppen van de eilanden goed bereikbaar.



Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos is een bosgebied omsloten door stedelijke gebieden en is daarom een belangrijk 'uitlooph gebied' voor omwonenden. Voor het optimaal functioneren zijn drie aspecten van belang, namelijk aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en doorkruisbaarheid.

Naast de aantrekkelijkheid van het Bos, die wordt bepaald door het 'groene karakter' en de recreatieve voorzieningen, is de bereikbaarheid van belang; bezoekers moeten op eenvoudige en directe wijze en op meerdere plaatsen een toegangsmogelijkheid tot het bos hebben. Aanvoerroutes en parkeermogelijkheden spelen daarbij een grote rol.

Doorkruisbaarheid betekent de aanwezigheid van voldoende routes voor zowel voetgangers en fietsers als auto's.

De hoofdtoegang voor alle verkeerscategorieën is gesitueerd aan de stadsrand ter hoogte van de Van Nijenrodeweg. De aard van de ontsluiting is in meeste gevallen afhankelijk van de intensiteit van het gebruik van het te ontsluiten gebied.

De ontsluiting van het Bos is gericht op het leiden van bestemmingsverkeer voor de diverse activiteiten naar de bijbehorende parkeervoorzieningen. Nabij de hoofdentree is een grote parkeeraccommodatie aanwezig.

Voor de fietsers en voetgangers is een netwerk van verharde paden aanwezig dat in het noordelijk deel aanzienlijk dichter en intensiever is dan in het zuidelijk deel.

De oude spoorbaan Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn loopt gedeeltelijk langs de rand van het Amsterdamse Bos. De spoorlijn is nu nog slechts in gebruik als museumtramlijn vanaf het Haarlemmermeerstation in Amsterdam tot het Oude Dorp in Amstelveen. De lijn is inmiddels doorgetrokken naar Bovenkerk.

5.2 Kabels en leidingen

In het Jachthavengebied liggen alle kabels en leidingen in en naast de paden. De meeste leidingen en kabels zijn bescheiden van omvang en liggen ten dienste van waterleiding, riolering, telefonie en elektriciteit. In het Amsterdamse Bos, althans het Buitenveldertse deel daarvan, zijn op de kop van de polder Meerzicht de voorzieningen (bezoekerscentrum) aangetakt via de leidingen die langs de bosbaan lopen. Het gaat om waterleiding, riolering en telefonie. Elektriciteitsvoorziening is op een andere wijze geregeld. Naast de gebiedsverzorgende kabels en leidingen liggen er bij de kop van Meerzicht, langs de bosbaan en iets ten westen van de kop van het Boeierspad bovenregionale aardgastransportleidingen van een behoorlijke omvang. Voor deze leidingen geldt een veiligheidsstrook van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding.

In het kader van een investering in de openbare ruimte (inrichtingsplan) van het Jachthavengebied worden de mogelijkheden onderzocht de woonboten te voorzien van riolering en alle percelen van een gasaansluiting. Hierover zal verder overleg worden gepleegd tussen de gebruikers (beheersgroep), het stadsdeel en de leverende diensten.



5.3 Waterhuishouding

Het Jachthavengebied

Het watersysteem van het Jachthavengebied bestaat uit het Nieuwe Meer ten westen van de jachthavens, de sloten die het Boeierspad en het Tjotterspad als landtongen van elkaar scheidt, de binnenwateren van de jachthavens en de IJssloot die het gebied watertechisch met het Jollenpadgebied en het IJsslootgebied verbindt. De IJssloot is onderdeel van het hoofdafwateringssysteem evenals de sloot langs het Boeierspad.

Het oppervlaktewaterpeil (boezempeil Rijnland) is NAP -0.60m, van polder Meerzicht is het grondwaterpeil NAP -1.40m en van de jachthavens is het gemiddeld NAP -0.50m, met een wegpeil van -0.30. De drooglegging op het Jachthavengebied is dus zeer gering van maat.

Het Hoogheemraadschap Rijnland is zowel oppervlaktewaterkwaliteit als -kwantiteit beheerder van de Nieuwe Meer en het Jachthavengebied. Voor het dempen van water is een vergunning van het hoogheemraadschap nodig. Het hoogheemraadschap heeft als beleidsdoelstelling het wateroppervlak kwantitatief op peil te houden. Dat betekent dat als zij vergunning verlenen voor het dempen van water zij daarbij de voorwaarde stellen het elders terug te brengen.

Het Amsterdamse Bos

Een wijdvertakt systeem van waterlopen in de diepe polder waarin het Bos is aangelegd, zorgen voor een goede waterberging en afwatering. Dit komt tot uiting in de overvloedige aanwezigheid van vijvers die onderling verbonden zijn door diverse waterlopen die de bospartijen in grillige vormen doorsnijden. Het Bos kent een tweetal watersystemen, een in het Bos zelf en een van de Hoornsloot naar de Amstelveense Poel. Vanuit de Hoornsloot/ Landscheidingsvaart wordt water ingelaten bij het sportpark.

Het waterpeil van de Bosbaan wordt handmatig geregeld. Daardoor kan het voorkomen dat er soms teveel water uit het Nieuwe Meer via de Bosbaan in het Amsterdamse Bos komt, wat nadelig is voor de waterkwaliteit in het bos. Langs de buitenrand van de polder Meerzicht, de zuidelijke grens van het oeverlandenreservaat en weer omhoog langs de noordkant van de wetlands liggen boezemkades die dienst doen als waterkering. De zuidzijde van de polder Meerzicht is een binnenkade met dezelfde functie (zie plankaart).

6. Financiële en economische uitvoerbaarheid



6.1 Financiële en economische uitvoerbaarheid

De activiteiten die verband houden met dit bestemmingsplan bestaan voornamelijk uit het consolideren en verbeteren van de bestaande situatie binnen het plangebied. De stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals beschreven in paragraaf 3 van de toelichting, richten zich op handhaving van het karakter en de verschijningsvorm van het Jachthavengebied.

Het stadsdeel gaat geen grootschalige infrastructurele zaken in het gebied aanpakken. Er zijn hooguit beperkte aanpassingen met betrekking tot gebruik of bebouwing te verwachten. Dit zal geen financiële consequenties voor het stadsdeel ZuiderAmstel en de gemeente Amsterdam tot gevolg zal hebben.

De verbetering van de openbare ruimte zal uit de reguliere begroting en deels uit subsidies worden gefinancierd. Hiervoor zal geen extra investering nodig zijn.

De separate financiering voor de aanleg van de vooroevers komt niet ten laste van het Stadsdeel, maar voor rekening van de Centrale Stad.

Er kan derhalve worden afgezien van het opstellen van een grondexploitatie bij dit bestemmingsplan.

7. Resultaten van overleg en inspraak

7.1 overleg beleidsvisie

In september 1997 is in het kader van de Integrale beleidsvisie Jachthavengebied een inspraak- en informatieavond gehouden in een van de clubgebouwen in het gebied. Grote belangstelling van belanghebbenden en geïnteresseerden heeft geleid tot enkele aanpassingen en aanscherpingen in de integrale beleidsvisie, die in november door de Stadsdeelraad is vastgesteld. De beleidsvisie is tot stand gekomen in samenwerking met en met medewerking van de externe projectgroep Jachthavengebied. Deze projectgroep bestaat uit een drietal ambtenaren van het stadsdeel en vertegenwoordigers van de diverse gebruikersgroepen van het Jachthavengebied.

7.2 Vooroverleg voorontwerp-bestemmingsplan

Op 18 juni 1998 is het voorontwerp van het bestemmingsplan, in het kader van het artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening, om commentaar gezonden naar diverse instanties en organisaties.



Nummer	Reactie	Adres	Bij brief van:
1.	Gemeente Amstelveen	Postbus 4 1180 BA Amstelveen	6 juli 1998
2.	Gemeentewaterleidingen	Postbus 8169 1005 AD Amsterdam	6 juli 1999
3.	KPN Telecom NWD LNO UTN Straalverbindingen	Postbus 9107 7300 HR Apeldoorn	8 juli 1998
4.	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond Werkgroep Amsterdam	Haarlemmermeerstraat 81 I 1058 JS Amsterdam	27 juli 1998
5.	Fietserbond ENFB afdeling Amsterdam	W.G. plein 84 1054 RC Amsterdam	3 augustus 1998
6.	Dienst Waterbeheer en Riolerings Amsterdam	Postbus 94370 1090 GJ Amsterdam	3 augustus 1998
7.	N.V. Nederlandse Gasunie	Postbus 444 2740 AK Waddinxveen	6 augustus 1998
8.	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Postbus 82 2130 AB Hoofddorp	19 augustus 1998
9.	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156 2300 AD Leiden	19 augustus 1998
10.	Stadsdeel Zuid / de Pijp Gemeente Amsterdam	Koninginneweg 1 1071 HZ Amsterdam	25 augustus 1998
11.	Aktiegroep Behoud Elzenbos en Jachthavenweg	Pastoor Roozenlaan 24 1187 AN Amstelveen	25 augustus 1998
12.	Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling	Postbus 1316 1000 BH Amsterdam	31 augustus 1998
13.	Energie Noord West Amsterdam N.V.	Postbus 41290 1009 DC Amsterdam	31 augustus 1998
14.	Dienst Amsterdam Beheer dienst Amsterdamse Bos	Nieuwe Kalfjeslaan 4 182 AB Amstelveen	28 augustus 1998
15.	Burgemeester en Wethouders van Amsterdam	Postbus 2758 1000 CT Amsterdam	1 september 1998



16.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst Directie Vervoer en Infrastructuur	Postbus 90771 2509 LT Den Haag	1 oktober 1998
17.	Provincie Noord – Holland	Postbus 3007 2001 HB Haarlem	2 oktober 1998
18.	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Noord- Holland	Postbus 3119 2001 DC Haarlem	9 november 1998

De volgende aangeschreven instanties en organisaties hadden in hun reactie op- of aanmerkingen op het voorontwerp-bestemmingsplan. Deze reacties zijn hieronder samengevat en van commentaar voorzien.

4. Reactie van de Koninklijke Nederlands Watersport Verbond

Deze uit haar zorg ten aanzien van de waarborging van de exploitatie van de jachthaven Het Bosch door de eigenaar Aquadam.

Verwezen wordt naar het commentaar onder 15.4.

5. Reactie van de Fietsersbond ENFB

- 5.1 *Pleit voor geheel vrijliggende fietspaden langs de gehele museumtramlijn, ook ten zuiden van het Jollenpad. De route behoort tot het hoofdnet Fiets, waarvoor een kwaliteitsniveau vereist wordt, bovendien is het een veelgebruikte route.*

Het profiel van de boulevard van het Zuiderhof (Jollenpad-)project wordt voortgezet ten zuiden van het Jollenpad en sluit aan op de vrijliggende fietsroute op Amstelveens grondgebied langs de spoorlijn. Het zal worden uitgevoerd met een enkele bomenrij en een vrijliggend fietspad.

- 5.2 *Op de huidige Jachthavenweg wordt veel wildgeparkeerd, dit levert gevaar voor de fietser. Het toestaan van bedrijvigheid heeft een verkeersaantrekkende werking waarop de smalle weg zonder fietspad niet berekend is. Ook de veiligheid van de, bij uitzondering te gebruiken zuidelijke toegang is gebaat bij een vrijliggend fietspad.*

6. Reactie van de Dienst Waterbeheer en Riolering Amsterdam

Doet een tekstvoorstel voor het hoofdstuk omtrent milieu inzake waterkwaliteit en –kwantiteit, met het verzoek deze over te nemen.

Dit tekstvoorstel wordt overgenomen in paragraaf 3 bij hoofdstuk 5 omtrent de waterhuishouding.



7. Reactie van de Nederlandse Gasunie

Doet het verzoek tot het opnemen van een drietal bovenregionale gasleidingen in het plangebied op de plankaart en in de voorschriften.

Deze worden als aanduiding op de plankaart opgenomen, alswel genoemd in de voorschriften.

8. Reactie van het Waterschap Groot Haarlemmermeer

Doet het verzoek tot het opnemen van waterkeringen en hoofdwatertangen in het plangebied, met bijbehorende bepalingen in de voorschriften.

Deze zullen worden opgenomen.

9. Reactie van het Hoogheemraadschap Rijnland

9.1 *Doet het verzoek om in de bestemming Water aan de vrijstellingsbevoegdheid van het Dagelijks Bestuur toe te voegen dat vergunning van het Hoogheemraadschap nodig is, een en ander onder dezelfde voorwaarden als opgenomen in de voorschriften.*

9.2 *Tevens doet ook zij het verzoek de waterkeringen op te nemen op de plankaart en in de voorschriften.*

Verwezen wordt naar het commentaar onder 8.11.

11. Reactie van de Aktiegroep behoud Elzenbos en Jachthavenweg

11.1 *Naast instemming met het bestemmingsplan plaatst zij de volgende opmerkingen. In het kader van de Groene Scheg vraagt zij wanneer op het Jollenpad de dubbele bomenrij wordt hersteld, de bestaande beplanting.*

De opmerking wordt meegenomen in het Inrichtingsplan Jachthavengebied.

11.2 *Zij stelt voor de bruggen over het Jollenpad goed te verlichten in verband met de sociale veiligheid.*

De opmerking wordt meegenomen in het Inrichtingsplan Jachthavengebied.

11.3 *Ook stelt zij voor een 30 kilometerzone in te stellen in verband met de veiligheid van fietsers en voetgangers.*

11.4 *Uitbreiding van restaurant Het Bosch betekent in dit kader ook een toename van de verkeer- en parkeerdruk.*

De opmerking wordt meegenomen in de Startnotitie Jachthaven Het Bosch.

12. Reactie van de Algemene Raad van de Stadsontwikkeling

12.1 *Geeft het advies om het Jollenpad, de meest openbare toegangsas, een*



openbaar karakter te geven en de activiteit van de Kop al aan de voet van het pad kenbaar te maken, om te voorkomen dat deze lange pier onaantrekkelijk wordt voor publiek gebruik.

Het advies wordt onderschreven, de voorstellen zijn opgenomen in het inrichtingsplan Jachthavengebied.

12.2 In dat kader zou een aansluitend circuit, zoals de haltering van het pontje over de Nieuwe Meer, aan te bevelen zijn.

12.3 Tevens vraagt zij meer duidelijkheid over de oplossingen voor de parkeersproblematiek in het Jachthavengebied.

Het Jachthavengebied wordt meegenomen in de eerste fase van het invoeren van beheerd parkeren. Een combinatie van betaald parkeren en belanghebbendenparkeren lijkt zowel functioneel als financieel de beste oplossing.

13. Reactie van Energie Noord-West Amsterdam

Doet het verzoek om in de vrijstellingsbevoegdheid voor gebouwen ten behoeve van de openbare dienst een extra zinsnede op te nemen voor transformatorruimten teneinde een hoogte van 5,5 meter toe te staan.

Het voorschrift wordt aangevuld.

14. Reactie van het Amsterdamse Bos

14.1 Spreekt haar dank uit voor de inzet voor de kwaliteit en het behoud van de kleinschaligheid en recreatie met dit bestemmingsplan. Aanvullend plaatst zij de volgende opmerkingen. De overeenstemming over de begrenzing van het beheersgebied zou in overeenstemming moeten worden gebracht met de bestemmingen. Een en ander houdt dat de bestemming Groen op de kop van het Boeierspad omgezet zou moeten worden in Natuur en Recreatie.

De bestemming wordt aangepast. Bij de inrichting en het ontwerp door het bos wordt uitgegaan van een afstemming met het Inrichtingsplan Jachthavengebied.

14.2 Ten aanzien van de aanplemping wordt een nuancering van de beschrijving in het bestemmingsplan gevraagd. Er wordt een onderzoek gedaan naar de mogelijke alternatieven op andere locaties of andere mogelijkheden, met mogelijk toegevoegde waarde voor verschillende belanghebbenden.

Over de aanplemping is inmiddels bestuurlijke overeenstemming bereikt. Deze aanplemping wordt in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De Vooroevers zijn terug te vinden op de plankaart en in de toelichting.

14.3 Tekstueel vraagt zij een relevante wijziging in de plandoelstelling van het Bos.

De tekst wordt gewijzigd.



- 14.4 *Naar aanleiding van de ontsluiting van het Jachthavengebied via de Van Nijenrodeweg vraagt zij om heroverweging in het kader van het beleid het aantal autobewegingen zoveel mogelijk te beperken in het kader van de herinrichting van de hoofdentree.*

Via de van Nijenrodeweg is geen ontsluiting aangegeven. De route wordt alleen aangegeven als nooduitgang.

15. Reactie Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

- 15.1 *Doet het verzoek om in de toelichting en op de plankaart het hoofdnet Fiets uit het structuurplan Open Stad op te nemen.*

Het hoofdnet Fiets wordt in de plankaart en in de toelichting meegenomen.

- 15.2 *Wanneer dienstwoningen worden toegestaan in het plangebied, een geluidgevoelige bestemming, moet een hogere waarde procedure gevoerd worden. In dit verband is overleg met De TAVGA noodzakelijk. Tevens zal in de voorschriften een bepaling opgenomen worden, waardoor nieuwe dienstwoningen slechts gerealiseerd kunnen worden, wanneer deze door niet-geluidgevoelige bebouwing voldoende worden afgeschermd.*

Het verzoek tot een hogere grenswaarde zal worden aangevraagd. Een dienstwoning is een noodzakelijke voorwaarde ten aanzien van het bestaansrecht van de bedrijvigheid, verenigingen en jachthavens. Het is echter expliciet niet de bedoeling wonen als functie te introduceren in het gebied. De voorschriften worden aangepast.

- 15.3 *De geluidscontouren van de luchthaven Schiphol moeten worden opgenomen op de plankaart.*

Deze geluidscontouren worden op de plankaart opgenomen.

- 15.4 *Verder worden een aantal redactioneel-juridische opmerkingen geplaatst.*

Deze opmerkingen worden verwerkt.

16. Reactie Rijksluchtvaartdienst

Doet het verzoek de 35 en 40 Ke contouren bij het vierbanenstelsel op te nemen op de plankaart.

Verwezen wordt naar het commentaar onder 15.3.

17. Reactie Provincie Noord-Holland

- 17.1 *Doet het verzoek de geluidscontouren van de luchthaven Schiphol op te nemen op de plankaart.*

Verwezen wordt naar het commentaar onder 15.3.

- 17.2 *Vervolgens wordt erop gewezen dat het hele Amsterdamse Bos kerngebied*



is van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en vraagt dit gegeven op te nemen.

De toelichting wordt daartoe aangevuld.

- 17.3 *De besproken aanplemping kent goedkeuring van de provincie. De vraag is waarom de oeverland Nieuwe Meer niet alleen de functie Natuur heeft in plaats van Natuur en Recreatie.*

Verwezen wordt naar het commentaar onder 11.

- 17.4 *De provincie acht het wenselijk aan de bestemming een aanlegvergunning te verbinden.*

Het aanlegvergunningstelsel wordt opgenomen voor de bestemming Natuur en Recreatie.

7.3 Inspraak voorontwerp-bestemmingsplan

Het voorontwerp was onderwerp van inspraak als bedoeld in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Het voorontwerp werd ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid geboden werd om reacties in te dienen. Tevens werd op maandag 6 juli 1998 het voorontwerp bestemmingsplan in een inspraak- en informatieavond gepresenteerd aan belanghebbenden en -stellenden. Voorafgaand daaraan werd het met de externe projectgroep besproken.

Verslag inspraakavond

De avond werd gehouden in de raadszaal van het Stadsdeelkantoor aan het President Kennedyplantsoen en ving om 20.00 aan. De bijeenkomst stond onder voorzitterschap van mevrouw M. de Nijs, projectleider Jachthavengebied. Van de kant van het stadsdeel waren verder aanwezig mevrouw M. Weel, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening en de heer Groen, notulist.

Na een inleidend woord door mevrouw de Nijs, licht mevrouw Weel de procedure met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan toe, alsmede de samenhang daarvan met de procedure waterwoningen, gevolgd door een korte indicatie van de planinhoud en de aangebrachte wijzigingen in het voorontwerp, die tot het ontwerp zullen leiden.

De voorzitter deelt mede dat daar al twee reactie op zijn binnengekomen.

1. Betreffende de opgenomen Staat van Inrichtingen.

Het gaat daarbij om de in het Jachthavengebied toegestane milieucategorieën, waarvan 1 tot en met 3 zijn opgenomen. De activiteiten, zoals die plaatsvinden in het Jachthavengebied vallen volgens de Milieudienst onder categorie 2 à 3. De in de Staat van Inrichtingen genoemde scheepsschilder en -schoonmaakbedrijven



(categorie 4) behelst een aantal verwante bedrijven, maar deze zijn wel van grote omvang. Behoorlijk vervuilende bedrijven dus, die ook een te grote belasting voor het Amsterdamse Bos zouden vormen. Deze categorie zal daarom vermoedelijk niet worden opgenomen. Het schilderen van een bootje, waarnaar iemand uit de zaal vraagt, lijkt te vallen onder 3.

2. *Betreffende de dienstwoningen: een woning wordt als zodanig beschouwd als onder andere de bewoner 70% van het inkomen in het Jachthavengebied verwerft. Dat is lastig, zeker bij toezichtsfuncties.*

Onderzocht zal worden of varianten op het criterium mogelijk zijn, zoals het aantal ligplaatsen. Een bedrijf zou, ongeacht de inkomenseis een dienstwoning kunnen hebben. Het bestemmingsplan staat in principe één dienstwoning per perceel toe; de 70%-norm voldoet inderdaad niet en dus is nuancering nodig, waarover zal worden nagedacht.

Correctie: het seizoen voor recreatiewoningen loopt van 1 april tot en met 31 oktober. In het voorontwerp stond tot 1 oktober, hetgeen abusievelijk niet is gecorrigeerd in het voorontwerp-bestemmingsplan.

De heer C. Straatmeyer, voorzitter van de WWSV De IJssloot, heeft tot zijn verbazing geconstateerd dat het bestemmingsplan bij de huurovereenkomst onderscheid maakt tussen recreatiewoningen en verenigingen. Ook de heer Pluim zei hier dat voor recreatiewoningen een huurovereenkomst voor vijf jaar plus eventueel nog een optie van vijf jaar zou gaan gelden, om illegale bebouwing tegen te gaan. Dat strookt niet geheel met hetgeen hiervoor is gezegd over oogluikend toestaan en schept verwarring en ongerustheid over de toepassing. De IJssloot is een vereniging, maar wellicht ziet een ambtenaar dit latere anders en wil hij een vijfjarige huurovereenkomst afsluiten. In de externe projectgroep is met het stadsdeel gesproken over het feit dat de vereniging niet in staat was en lid/illegaal bewoner te weerhouden van permanente bewoning. Het zou zeer onrechtvaardig zijn als dit de aanleiding wordt om haar slechts een overeenkomst van vijf maanden aan te bieden.

De voorzitter bevestigt dat de IJssloot zonder twijfel een vereniging is. Het bestemmingsplan voorziet, voor wat betreft permanente bewoonde recreatiewoningen in een overgangssituatie: langdurig-permanente bewoners mogen erin blijven wonen. Bij vertrek en verkoop van de woning blijft het echter een recreatiewoning, die dan dus alleen tussen 1 april en 31 oktober mag worden bewoond. Op de vraag uit de zaal hoe lang de permanente bewoning moet hebben geduurd om er te mogen blijven wonen antwoordt de voorzitter dat de situatie wordt bekeken bij het vaststellen van het bestemmingsplan. De heer Straatmeyer noemt het *inconsequent beleid en een krankzinnige situatie dat het de vereniging dwingt een lid uit een huisje te zetten en tegelijkertijd anderen, enkelvoudige rechtspersonen, in deze gedooft*. De voorzitter erkent dat dit een lastig punt is. Bij het opstellen van het voorontwerp-bestemmingsplan leefde bij het stadsdeel het idee dat de vereniging de statuten goed naleefde respectievelijk dat er niet permanent werd gewoond. Daarnaast zocht het naar een goede oplossing voor de reeds lang permanent bewoonde recreatiewoningen, met als resultaat de gedoogvariant. Op een vraag van de heer Straatmeyer bevestigt zij dat de enkelvoudige eigenaren een huurovereenkomst voor de grond hebben en die varieert. Zij wil dit punt meenemen, evenals op de vereiste minimum-duur van permanente bewoning in verband met gedoging.



Gezien de afwezigheid van langdurig-permanente bewoners op deze avond wordt in de zaal geconcludeerd dat hun belang hier niet wordt verdedigd. De heer Straatmeyer wil er, via de rechtszaak met betrekking tot de illegale bewoning voor zorgen dat zijn huurovereenkomst met het stadsdeel goed wordt nageleefd. De voorzitter vindt zijn punt duidelijk en neemt het mee voor overdenking.

Volgens de heer B. Stijger bleek tijdens een bespreking met stadsdeel over de aanplemping kort geleden, dat hiervan kaarten in omloop zijn op een andere schaal en met lijnen, die principieel verschillen van die op de grote kaart in het bestemmingsplan. De voorzitter antwoordt dat de uitwerking van de aanplemping nog uitgebreid aan de orde komt in de volgende vergadering met het Amsterdamse Bos, op 16 juli, inclusief de tekeningen, zoals die er dan zijn.

De heer Straatmeyer merkt op dat in het met de betrokken commissie van het Stadsdeel Zuider Amstel besproken bestemmingsplan Jachthavengebied de consequenties van het aanplempen grond uit de verbrede Bosbaan alsmede het toekomstig storten van grachtenslib in de Nieuwe Meer besproken zijn. Deze onderwerpen als ook het grondbeleid spelen voor de watersportverenigingen aan de Nieuwe Meer een cruciale rol in het bestemmingsplan. Dit spreekt voor zich, omdat de doelstelling van de watersportverenigingen is om vooral op de Nieuwe Meer watersport te bedrijven.

De omvang en kwaliteit van het water zijn derhalve van eminent belang. De Nieuwe Meer is een drukke scheepvaartroute voor zowel beroepsvaart, die onder andere Schiphol voorziet van brandstof voor de vliegtuigen, maar ook een belangrijke vaarroute van Zeeland en Zuid- naar Noord-Holland. Dit is ook het geval voor de pleziervaart; deze route vormt een onderdeel van de zogenaamde staande-mastroute van de Zeeuwse wateren naar het voormalig IJsselmeer. Daarom verzamelen zich in de namiddag vele schepen voor de sluis om in de nacht het IJ te kunnen bereiken.

Het langwerpige en halverwege smalle meer wordt doorsneden door een vaargeul waar veelal druk gebruik van wordt gemaakt. De watersport moet zich hier altoos van bewust zijn, omdat de – met kerosine beladen – vrachtschepen altijd voorrang hebben maar door hun gewicht nauwelijks kunnen manoeuvreren en stoppen. Dit kan voor de jongens en meisjes van de scouting en de argeloze waterrecreant gevaarlijke situatie opleveren. Ook moet bij het uitzetten van de wedstrijd baan gewoerd worden met de ruimte om gevaarlijke situaties tijdens de wedstrijden te voorkomen. Een verdere taillering van het meer is daarom zee ongewenst. In het smalle water, waarop vooral westenwind waait, moet derhalve door het smalle deel tegen de wind gekruist worden. Schoon water is nog van een groter belang voor de watersporters, omdat deze bezigheid veelal ook tot tewaterlating noopt.

Vorige week was ik namens de belangengemeenschap bij het gesprek in het Amsterdamse Bos aanwezig, waar ik tot mijn stomme verbazing vernam dat al in 1996 een raadsbesluit was genomen dat de grond van de verbreding van de Bosbaan zou worden gebruikt om de oevers van de Nieuwe Meer aan te plemmen. De firma Oranjewoud kwam daar om een plan toer te lichten van een reeks eilandjes en een groter eiland ten behoeve van de vogels.. De eilanden, die aanvankelijk een aanlegplaats leken te bieden voor zeil- en motorboten, bleken door de schuin aflopende oevers tot slechts vijf meter bereikbaar. Op ons verzoek om zoveel mogelijk water bevaarbaar te houden, hetgeen ook de wedstrijdroeiers nastreven, werd geantwoord dat er ter compensatie voor de af te graven natuur



moest worden gecreëerd ten koste van de watersport in de Nieuwe Meer. Dus de grond ten behoeve van de uitbreiding van de watersport in een aanpalend gebied gaat ten koste van de watersport op de Nieuwe Meer. Een voor ons belachelijke argumentatie, omdat de Nieuwe Meer een intensiever gebruik heeft dan De Bosbaan. Tweehonderd meter verderop wordt het watersportgebied uitgebreid ten koste van de watersportmogelijkheden op de Nieuwe Meer, die ook net als de Bosbaan te smal is. Ook daar gaat het ten koste van de wedstrijd sport.

Op ons nadrukkelijk verzoek om alle wedstrijd sport die – ook volgens Oranjewoud - gemakkelijk in het diepe deel van de Nieuwe Meer gestort kan worden ook daar te storten, werd door de betrokken projectleider, mevrouw Harder, in de vergadering meegedeeld dat dit niet mogelijk is, omdat dit depot moet worden vrijgehouden voor het Amsterdamse grachtenslib. In de laatst gehouden commissievergadering over het Jachthavengebied, waarin Leon Rutten namens de belangengemeenschap over dit onderwerp heeft ingesproken en bezwaar gemaakt tegen het voornemen om eilanden te vormen, is door de voorzitter van het stadsdeel verklaard dat het plan van het storten van grachtenslib in het diepe deel van de Nieuwe Meer van de baan is.... Derhalve is ons inziens dan het diepe deel beschikbaar om de grond uit de Bosbaan te storten en kan het meer zijn huidige afmetingen behouden. Tevens weten we dan zeker dat er geen grachtenslib gestort zal worden. Graag ontvangen wij nu duidelijkheid over deze tegenspraak.

De voorzitter, die eveneens de genoemde commissievergadering bijwoonde, constateert in dit verhaal enige onduidelijk- respectievelijk onjuistheden en geeft daarom haar visie. In het voorontwerp van het bestemmingsplan was heel bewust opgenomen dat "het stadsdeel vooralsnog geen enkele belang ziet bij het storten van grond in de vorm van natuurlandschappelijke oevers aan de Nieuwe Meer op Buitenvelderts grondgebied". Zij noemt dit overigens een tamelijk opportunistische vaststelling, want het is onbekend of er gronden bestaan om het tegen te houden. De ongewenste plannen kwamen het stadsdeel bij de start van de opstelling van het bestemmingsplan ter ore. De voorzitter heeft veel er veel aandacht aan besteed en de externe projectgroep over elke stap geïnformeerd. Bij het voorontwerp van het bestemmingsplan is de aanplemping niet opgenomen, omdat voor wat betreft het stadsdeel niets ervoor pleitte.

Vanuit de Dienst Amsterdam Beheer en de centrale stad kwam uiteraard commentaar en vroeg men om bestuurlijk overleg. In een gesprek met wethouder Groen verdedigde de heer Pluim wat er in het bestemmingsplan over staat. Het stadsdeel is niet gekend in de besluitvorming ten aanzien van het eigen grondgebied. De heer Pluim gaf in het gesprek aan dat wat hem betreft, de grond wordt gestort in de diepe gaten van de Nieuwe Meer.

Die aanplemping komt inderdaad voort uit de discussies in 1996 over de verbreding van de Bosbaan. Voor de daarbij verloren gaande natuurkwaliteit bedongen de betrokken milieuclubs compensatie in de vorm van natte oeverlanden, die een tamelijk hoge natuurwaarde hebben. Men vergat daarbij het stadsdeel "mee te nemen", dacht niet aan de watersporters en sloot deze deal. Dat waren harde eisen waarop het gemeenteraadsbesluit van 1996 is gebaseerd. De hierop volgende studie (Oranjewoud) leverde de volgende varianten op (in de studie anders genummerd):

1. het storten in de diepe gaten;
2. de voorziene aanleg met de vooroevers en twee tussenvarianten;
3. een combinatie van deels storten in de diepe gaten en deels gebruiken om



ecologische vooroevers te maken en

4. alles gebruiken voor vooroevers maar dan wel proberen om daar vanuit waterrecreatief oogpunt een meerwaarde te realiseren voor extra voorzieningen.

Ze zijn alle beoordeeld op ecologische waarde (de afspraken met de milieubeweging) en op recreatieve schade voor de watersporters. De deskundigen vonden dat de diepe gaten weliswaar de recreatieve waarde zouden handhaven maar de natuurwaarde slechts weinig zouden vergroten. Ook in waterkwaliteit zou het maar een fractie verschillen. Volledig plempen, het oorspronkelijke idee van het Amsterdamse Bos, scoorde volledig positief aan extra natuurwaarde maar uiteraard negatief voor de waterrecreanten. In een overleg heeft een afvaardiging van watersporters de aanplemping afgewezen. Zou het toch doorgaan, dan kiest zij primair voor het vullen van diepe gaten, en heeft zij als derde keuze het combineren van de aanplemping met een aantal recreatieve voorzieningen (variant 4).

De heer Pluim mikte in het overleg met wethouder Groen dus eerst op vulling van de diepe gaten en bereikte tenslotte een compromis in de vorm van variant 4. Afspraken daarbij waren:

1. geen aanplemping in het smalste deel van de Nieuwe Meer;
2. uitwerking in overleg met een vertegenwoordiging van de watersporters en
3. de eventuele aanslibbing als gevolg van de aanplemping goed volgen (monitoring)

Om die reden is ook de tekst in het voorontwerp van het bestemmingsplan aangepast en is gezegd dat het onder deze randvoorwaarden in het plan past.

De heer Straatmeyer vraagt of er op dit onderdeel van het voorontwerp van het bestemmingsplan kan worden ingesproken. Dat hem in de commissievergadering (Amsterdamse Bos) namelijk niet toegestaan; inspreken zou zinloos zijn omdat in het raadsbesluit van 1996 al was bepaald dat de Bosbaan-grond zou worden gebruikt voor het aanplempen van de Nieuwe Meer. Volgens de projectleider (mevrouw Harder) was daarom het storten in de gaten niet meer aan de orde. Aan het ter inzage leggen van dit voorontwerp van het bestemmingsplan meent hij echter wel degelijk recht op inspraak te kunnen ontleen. De voorzitter onderscheidt verschillende besluiten, waaronder één van de centrale stad. Op dit voorontwerp, waarin het stadsdeel de aanplemping in afwijking van het eerdere voorontwerp onder deze voorwaarden heeft opgenomen, kan wel degelijk bezwaar worden gemaakt. De heer Straatmeyer blijft erbij dat dit in strijd is met de uitspraak in de commissievergadering dat een nieuw besluit over het bestemmingsplan, het raadsbesluit niet meer kan overrulen. De voorzitter herhaalt dat inspraak mogelijk is, maar wijst erop dat de heer Pluim, alhoewel niet gelukkig met deze aanplemping, met variant 4 (het maximale voor de watersporters en toch aanplempen) het onderste uit de kan denkt te hebben gehaald. De heer Straatmeyer meldt nogmaals het formele standpunt van de belangengemeenschap, die water wil en geen eilanden, en dit des te meer omdat deze niet meer met de boot bereikbaar zijn. De voorzitter bevestigt dat deze onbereikbaarheid is afgesproken. Volgens de heer Straatmeyer is de grootste onrust veroorzaakt door de opmerking van de projectleider (mevrouw Harder) in de commissievergadering dat het gat daar vrijgehouden moest worden als depot voor het grachtenslib. De voorzitter merkt op dat dat daar zeker zo niet gezegd is. Mevrouw Harder heeft gezegd dat dit niet onder haar verantwoordelijkheid viel en dat zij daar formeel niets van wist. Ook het stadsdeel is hierin niet gekend. Voor zover zij weet – zij deelt die ongerustheid van die vereniging – is er ten aanzien (ontwerp)Herziening bestemmingsplan Jachthavengebied en Amsterdamse Bos 73



van het slib geen sprake van een project, maar zal zij ernaar informeren.

Op een vraag van de heer K. Kapteijn antwoordt de voorzitter niet de afstanden te kennen vanaf de rand van het vasteland tot een eiland. Volgens een andere aanwezige is het 10 tot 15 meter vanaf de beschoeiing tot aan het riet. De voorzitter stelt bevaarbaarheid zeker, voor roeiboten en kano's, en naar haar idee ook voor motorboten, maar niet voor zeilboten. De vaargeul wordt zodanig gedimensioneerd, dat hij geschikt is voor varende onderhoudsmaterieel voor de rietlanden. Volgens de heer Straatmeyer wordt het water naar de woorden van de ontwerper niet meer dan twintig centimeter diep. Hij herinnert aan een eerdere uitspraak, dat wetlands wel water zijn maar eigenlijk toch grond. Daar kun je wel met een kano of een roeiboot komen, maar niet met een zeilboot of een motorboot. De heer Stijger denkt dat hiermee het misverstand opgelost is. Er zal over gesproken zijn dat de onderwater-aanplantingen inderdaad 21 à 22 centimeter diep onder de oppervlakte zouden komen. Hij had echter begrepen dat die vaargeul zeer veel dieper zou zijn. De heer Straatmeyer stelt dat dit niet klopt. De voorzitter beschouwt dit als een uitwerking van een variant.

Mevrouw Weel voegt ten slotte toe dat de vormen van de wetlands, die op de plankaart staan indicatief zijn. Bij het maken van dit bestemmingsplan was nog niet helemaal duidelijk hoe groot het zou zijn hoe ver het zou liggen.

De heer H. Ottenhof vraagt naar de toegangswegen naar de jachthavens. De voorzitter wijst erop dat het verkeer in het Jachthavengebied zoveel mogelijk zal worden beperkt. De parkeerterreinen, die aan het begin van verschillende paden liggen, bij Veba en bij het begin van het Jollenpad zijn daarom erg belangrijk. Alle paden zijn daarom vooral bedoeld voor bestemmings- en fietsverkeer, zodat een boot kan worden afgegeven, loodsen bereikbaar zijn, enzovoorts. De heer Ottenhof constateert dat jachthaven Bibo geheel buiten de verkeerssituatie ligt. Volgens hem was er altijd een ontsluiting voor Bibo, op de plaats van het huidige tennispark. Het is een onaanvaardbare situatie dat de jachthaven niet bereikbaar zou zijn.

De voorzitter spreekt over een heel specifiek geval; het bestemmingsplan omvat gezien de stadsdeelgrenzen maar een beperkt deel van het Amsterdamse Bos en daardoor niet de ontsluiting van de jachthaven. Deze loopt nu, met (dag)ontheffingen als daar reden is, over de Koenenkade. Bibo moet inspreken op het bestemmingsplan Amstelveen. Het stadsdeel heeft naar aanleiding van het voorontwerp-bestemmingsplan een gesprek belegd met Bibo en het Amsterdamse Bos voor duidelijke afspraken over ontheffingen. Het stadsdeel heeft het Amsterdamse Bos in diverse overleggen erop gewezen dat er een ontsluitingsmogelijkheid voor het bedrijf moet blijven en dat daar goede afspraken over moeten worden gemaakt.

Mevrouw Y. de Boer refereert aan het gesprek in de externe projectgroep over het feit dat het Amsterdamse Bos voorstelt het Boeierspad te gebruiken te gaan gebruiken, terwijl juist was gepleit voor zo weinig mogelijk verkeer. De voorzitter merkt op dat het Amsterdamse Bos suggereerde, in verband met de plannen tot herinrichting van het entreegebied, het stadsdeel op het laatste moment alsnog een ontsluiting van Bibo over het Boeierspad. Dat vereist de aanleg van een doorgaande weg naar de jachthaven. Behalve dat het stadsdeel dit slechte en onlogische oplossing vindt, is dit ook volledig in strijd met het jachthavenbeleid en zeker dat van het bos, want het streven is een duidelijke natuurdoelstelling, zonder



verstoringen. De gedane suggestie verschuift de verantwoordelijkheid voor de ontsluiting van Bibo naar het stadsdeel, terwijl die bij het Amsterdamse Bos ligt.

Na een toelichting op het vervolgtraject door mevrouw Weel sluit de voorzitter de bijeenkomst om 21 uur 20.

Schriftelijke inspraakreacties

Schriftelijk is een tiental reacties binnengekomen in het kader van het artikel 6a overleg. In dat overleg wordt de bevolking betrokken bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. In onderstaande tabel zijn deze vermeldt.

Nummer	Reactie	Adres	Bij brief van:
1.	A. H. Vonk	Amstelveenseweg 844 1081 JL Amsterdam	9 januari 1997
2.	M. Burgers, K. Kapteijn	Tjotterspad 24-26 1081 KD Amsterdam	11 juni, 14 juli, en 28 september 1998
3.	J. Pereboom		16 juni 1998
4.	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond Werkgroep Amsterdam Belangengemeensch ap Nieuwe Meer	G. van Amstellaan 16 1181 EL Amstelveen	30 juni 1998
5.	J. Hloušek	Tjotterspad 20 1081 KD Amsterdam	9 juli 1998
6.	Jachthaven Scheepswerf Meerzicht	Tjotterspad 27-40 1081 KD Amsterdam	12 juli 1998
7.	H.E. Scholten, C.F.M. Hurkmans	Punterspad A/B De Maas 1081 KB Amsterdam	15 juli 1998
8.	Jack de Rijk en 417 andere ondertekenaars	Nieuwe Leliestraat 84	16 juli 1998
9.	Woodcraft	Boeierspad 23 1081 KE Amsterdam	20 juli 1998
10.	Stichting De Uiterton	Boslaan 14 1181 VH Amstelveen	3 augustus 1998
11.	Jachthaven "De Koenen"	Koenenkad 24 1081 KG Amsterdam	22 september 1998



De volgende zaken kwamen in diverse reacties naar voren.

Beperking van de grootte van de boten

Vooral de commerciële jachthavens en bedrijfjes zien een beperking van de bedrijfsvoering wanneer de boten waaraan ligplaats wordt geboden niet groter mogen zijn dan 12m, waarbij 20% mag afwijken tot een maximum van 20m.

De eis is gesteld om de feitelijke kleinschaligheid van het gebied en ook het direct verbonden watersportgebied, te waarborgen.

Zichtlijnen

Een aantal jachthavengebruikers ziet zich beperkt door de zichtlijnen door de IJssloot, het Punterspad en diverse steigerplaatsen. Door de zichtlijnen worden zij gehinderd in (uitbreiding van) de bedrijfsvoering.

Een zichtlijn kan gelijktijd het algemeen belang dienen en een particulier belang hinderen.

Alle zichtlijnen zijn nog eens goed bekeken en beide belangen tegen elkaar afgewogen. De zichtlijnen zijn zodanig geplaatst om de openheid in het gebied maximaal te waarborgen.

De zichtlijnen over het perceel van Tjotterspad 27 is, na zorgvuldige analyse iets westelijker gelegd dan in het voorontwerp.

Overpad voor Bibo

Er is een groot aantal reacties binnengekomen waarin de zorg wordt uitgesproken over het bestaansrecht van jachthaven Bibo. Er wordt gepleit voor een volledig recht van overpad, dat zou zorgdragen voor het voortbestaan. De actie kent de slogan 'Bibo moet blijven'.

Jachthaven De Koenen (Bibo) ligt in het Amsterdamse Bos en kent daarom als jachthaven beperkingen die voortvloeien uit deze specifieke ligging. Het recht op op overpad betreft de huidige ontwikkeling van het entreegebied door het Amsterdamse Bos en valt dus ook binnen de verantwoordelijkheid van het bos. Er is in het recente verleden een overleg geweest met het Amsterdamse Bos, Bibo en het stadsdeel. Daarin is tussen het Amsterdamse Bos en Bibo de intentie uitgesproken om binnen de bestaande beperkingen een zo goed mogelijk gebruik van het pad te bewerkstelligen.

Wonen, woonschepen in het jachthavengebied

De reacties over wonen in het jachthavengebied variëren van de afmeting van woonschepen, tot principiële vragen over wat er gebeurt met de boten 'zonder status' en erkenning van een permanente woning.

Ten aanzien van de woonschepen is een algemeen beleid geformuleerd in de conceptnotitie 'waterwoningenbeleid stadsdeel ZuiderAmstel'. Wonen in het



algemeen verhoudt zich slecht met de hoofddoelstelling binnen het Jachthavengebied. Het uitgangspunt is wonen zoveel mogelijk te beperken, tot uitsluitend recreatiewoningen en bedrijfswoningen.

zienswijzen Ontwerp-bestemmingsplan

Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan wordt op grond van artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ter inzage gelegd. Daarbij wordt de gelegenheid geboden om zienswijzen kenbaar te maken. De zienswijzen en de afweging daaromtrent zullen in een verslag worden opgenomen dat onderdeel zal vormen van het besluit tot vaststelling.



Voorschriften