

# **Bestemmingsplan Kop Landtong Nieuwe Meer**

Voorontwerp

Gemeente Amsterdam

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 19 januari 2016

# Verantwoording

**Titel** : Bestemmingsplan Kop Landtong Nieuwe Meer  
**Subtitel** :  
**Projectnummer** : 336664  
**Referentienummer** :  
**Revisie** : D0.2  
**Datum** : 19 januari 2016

**Auteur(s)** : T. Deuling en M. Schmeink  
**E-mail adres** : mark.schmeink@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : R. Nijdam  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** : R. Krom  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 88 811 66 00  
F +31 30 310 04 14  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	6
1.1	Aanleiding .....	6
1.2	Ligging plangebied.....	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan .....	7
1.4	Leeswijzer .....	7
2	Huidige situatie .....	8
2.1	Huidige situatie .....	8
3	Beleidskader .....	10
3.1	Algemeen.....	10
3.2	Rijksbeleid en Europese richtlijnen.....	10
3.2.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte .....	10
3.2.2	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	10
3.2.3	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) .....	11
3.2.4	Europese Kaderrichtlijn Water .....	11
3.2.5	Nota “Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21 <sup>e</sup> eeuw” .....	11
3.2.6	Nationaal Waterplan .....	11
3.2.7	Vierde Nota Waterhuishouding.....	11
3.3	Provinciaal beleid.....	12
3.3.1	Structuurvisie Noord-Holland 2040.....	12
3.3.2	Provinciale ruimtelijke verordening .....	12
3.3.3	Ecologische Hoofdstructuur.....	12
3.3.3.1	Natuurnetwerk Nederland en Groene AS .....	13
3.3.4	Provinciaal Waterplan 2010-2015.....	14
3.4	Waterschappen.....	14
3.4.1	Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015.....	15
3.4.2	Keur Rijnland 2015 .....	15
3.4.3	Waterbeheerplan AGV 2010-2015 .....	15
3.4.4	Keur AGV 2011 .....	16
3.5	Gemeentelijk beleid .....	16
3.5.1	Structuurvisie ‘Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam’.....	16
3.5.1.1	Hoofdgroenstructuur .....	17
3.5.1.2	Ecologische Visie: ‘Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam’ ..	19
3.5.2	Regionale hotelstrategie 2016 – 2022.....	21
3.5.3	De Hotelladder .....	22
3.5.3.1	Watervisie Amsterdam.....	24
3.6	Beleid stadsdeel Nieuw West .....	24
3.6.1	Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer .....	24
3.6.2	Waterplan Nieuw-West Visie 2040 .....	25
3.6.3	Detailhandelsvisie Nieuw-West 2013 -2020 .....	26
3.6.4	Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017: ‘Verruiming van de kansen voor horeca en leisure’.....	26
3.6.5	Groenvisie ‘Groen in de Tuinstad 2.0’ .....	27
3.6.6	Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012 – 2020: ‘Creatief parkeren in Nieuw-West’ .....	27
3.7	Conclusie beleidskader.....	27

4	Milieu- en omgevingsaspecten .....	29
4.1	Algemeen .....	29
4.2	Water.....	29
4.3	Bodem.....	32
4.4	Archeologie .....	33
4.4.1	Archeologisch bureauonderzoek .....	33
4.4.2	Bescherming van archeologie.....	34
4.5	Natuur .....	35
4.5.1	Natuurbeschermingswet .....	35
4.5.2	Flora- en faunawet .....	35
4.5.3	Natuurbeleidskaders .....	35
4.5.4	Gemeentelijk natuurbeleid .....	35
4.5.5	Conclusie .....	36
4.6	Verkeer en parkeren .....	36
4.7	Geluid.....	36
4.7.1	Wet geluidhinder .....	36
4.7.2	Luchtverkeerslawaaï .....	37
4.7.3	Geluidzone industrieterrein Schiphol .....	37
4.8	Luchtkwaliteit.....	37
4.9	Externe veiligheid.....	38
4.10	Milieuzonering .....	39
4.11	Milieueffectrapportage .....	40
4.12	Conclusie milieu- en omgevingsaspecten .....	41
5	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	42
5.1	Inleiding.....	42
5.1.1	Relevante toetsingskaders.....	42
5.1.2	Leeswijzer .....	43
5.2	Ruimtelijke ontwikkeling Kop van de Landtong Nieuwe Meer .....	43
5.2.1	Meerwaarde van de ontwikkeling .....	43
5.2.2	Het plan.....	44
5.2.3	Parkeren.....	44
5.2.4	Beeldkwaliteitsplan .....	45
5.3	Toetsing ladder van duurzame verstedelijking .....	46
5.3.1	Trede 1: Regionale behoefte .....	46
5.3.1.1	Hotelontwikkeling .....	46
5.3.1.2	Uitbreiding jachthaven .....	46
5.3.1.3	Conclusie .....	47
5.3.2	Trede 2: Bestaand stedelijk gebied .....	47
5.3.2.1	Conclusie .....	48
5.4	Hotelladder.....	48
5.4.1	Hotelladder.....	48
5.4.1.1	Eerste trede: toegevoegde waarde voor hotelmarkt en omgeving .....	48
5.4.1.2	Tweede trede: het hotelinitiatief en de kansencarta .....	50
5.4.1.3	Derde trede: transformatie .....	51
5.4.1.4	Vierde trede: ruimtelijke criteria .....	52
5.4.1.5	Kwalitatieve en economische criteria.....	53
5.4.1.6	Conclusie van de hotelladder.....	54
5.5	Toetsing verstedelijking PRV .....	55
5.6	Bouwen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN).....	57
5.7	Een hotel en jachthaven binnen de Hoofdgroenstructuur .....	59
6	Juridische planbeschrijving .....	62
6.1	Algemeen .....	62
6.2	Planopzet .....	62
6.3	Planregels .....	62
7	Economische uitvoerbaarheid.....	66

7.1	Wettelijk kader .....	66
7.2	Uitvoerbaarheid Kop Landtong Nieuwe Meer .....	66
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	67
8.1	Vooroverleg.....	67
8.2	Procedure.....	67
8.3	Vaststelling bestemmingsplan en beroep .....	67

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam streeft een kwaliteitsimpuls voor de Nieuwe Meer en haar groene oevers na. De eigenaar van het vastgoed van de jachthaven, Rochdale, heeft aangegeven op de Landtong de ontwikkeling van een hotel-restaurant en vernieuwing en uitbreiding van de jachthaven mogelijk te willen maken. Dit initiatief past binnen de ambitie van stadsdeel Nieuw-West voor de Landtong om hier een geliefde groene ontmoetingsplek van te maken en draagt tevens bij aan het tegengaan van een verdere verloedering van het gebied.

Omdat het initiatief niet past in het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' moet een nieuw bestemmingsplan voor de locatie worden opgesteld.

## 1.2 Ligging plangebied

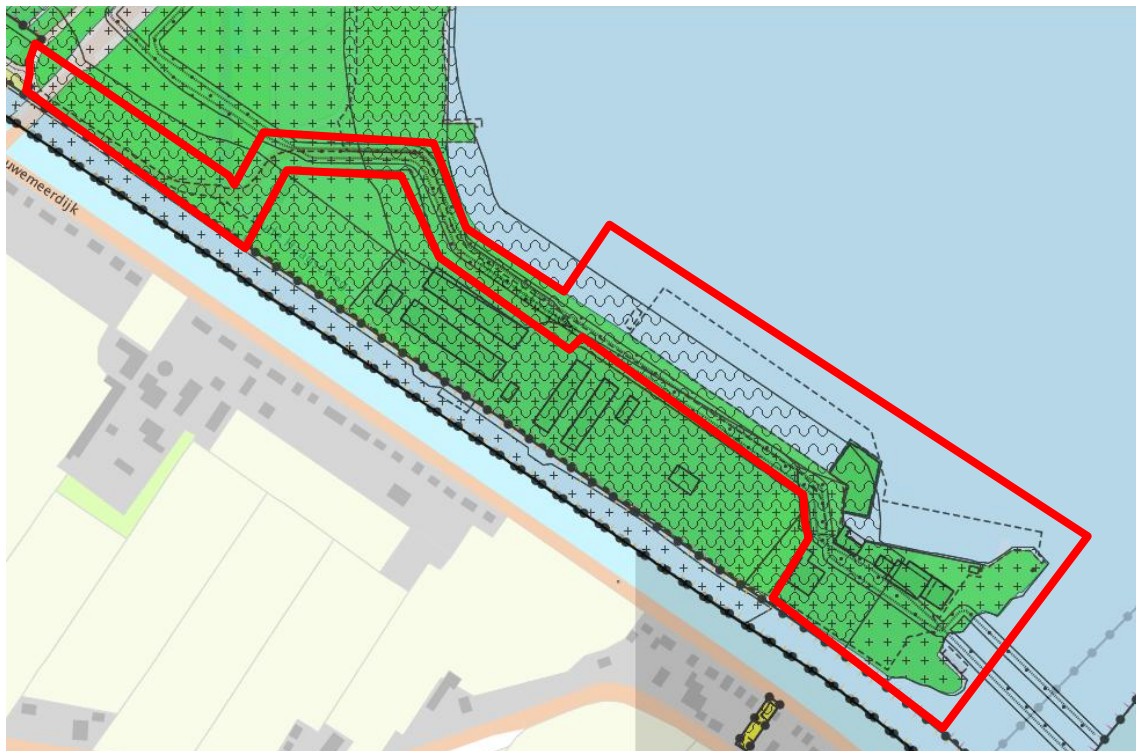
Het plangebied wordt grotendeels begrensd door water. Ten zuiden loopt de Ringvaart en ten oosten en noorden ligt de Nieuwe Meer. Ten westen wordt het gebied ontsloten middels de Oude Haagseweg en bevinden zich voormalige gebouwen van de Stelling van Amsterdam, die momenteel worden gebruikt door de stichting Nieuw en Meer (kunstkolonie).



Figuur 1.1 Ligging en begrenzing plangebied (Bron: Google Earth)

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is 'Nieuwe Meer e.o.', vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West op 26 juni 2013.



**Figuur 1.2** Contour (in rood) van het nieuwe bestemmingsplan ten opzichte van vigerend bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. (Bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))

Zoals is te zien is in Figuur 1.2 liggen binnen het plangebied de volgende bestemmingen:

- Groen - 1
- Water - 1
- Verkeer - 1

Binnen de bestemming 'Groen – 1' zijn bouwvlakken en specifieke functieaanduidingen opgenomen voor de in het plangebied aanwezige gebouwen en gebruiksvormen waaronder een jachthaven en aan de jachthaven gerelateerde bedrijven en detailhandel. De bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd binnen de aangegeven bouwhoogte, die verschilt per bouwvlak en uiteenloopt van maximaal 3 meter tot maximaal 10 meter. De herontwikkeling van het gebied tot hotel, restaurant en jachthaven past wat betreft gebruik en bouwen niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleidskader vanuit het Rijk, provincie, regio, gemeente en het stadsdeel uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden de milieu- en omgevingsaspecten van deze ruimtelijke ontwikkeling besproken en in hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op het voorliggende plan. Daarna wordt in hoofdstuk 6 de juridische planbeschrijving gegeven waarbij wordt ingegaan op de planopzet en de regels. Tot slot komen in hoofdstuk 7 en 8 respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.



## 2 Huidige situatie

### 2.1 Huidige situatie

Tussen de Nieuwe Meer en de Ringvaart Haarlemmermeer ligt de Landtong van de Nieuwe Meer. Het plangebied behelst de Kop van de Landtong aan de Nieuwe Meer waar herontwikkeling van functies ten dienst van recreatie wordt voorgestaan. De Landtong ligt op een punt waar drie gebieden samenkomen: de kop van de Haarlemmermeer, de Oeverlanden en het Amsterdamse Bos. Een bijzonder gebied met historische gebouwen van de Stelling van Amsterdam en weids uitzicht biedend over het water van de Nieuwe Meer. De geïsoleerde ligging van het gebied en een verrommeling van functies maakt echter dat verloedering dreigt.



Figuur 2.1 Huidige situatie (Bron: bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.')

De Landtong is van oorsprong een overblijfsel van het veenpolderlandschap aan de zuidzijde van Amsterdam, nabij het lintdorp Sloten. Door de ingrijpende ontwikkelingen uit de tweede helft van de twintigste eeuw rondom het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer, is een parkachtig groengebied ontstaan met een eigen karakter. Van het oorspronkelijke landschap zijn er in de huidige situatie op en rondom de Landtong dan ook weinig onderdelen van het oorspronkelijke veenpolderlandschap herkenbaar.



Figuur 2.2 Luchtfoto huidige situatie (Bron: Bing Maps)



Op de Kop van de Landtong zijn in de huidige situatie verschillende functies aanwezig. Zo is er een merendeels leegstaande jachthaven met restaurant, alsmede bedrijfsgebouwen ten behoeve van reparatiewerkzaamheden. Ook bevindt zich er een loods ten behoeve van winterstalling van boten en een groot verhard oppervlak. Dit alles geeft het gebied het aanzien van een bedrijventerrein. Daarnaast is er een slagboom die het gebied een gesloten karakter geeft. Op de Kop van de Landtong is een ligweide met een mooi uitzicht over het water, een kiosk en een verkooppunt van vaartuigenbrandstof. Nu is de ligweide bij velen onbekend en slecht toegankelijk. Op het noordwestelijke deel van de Landtong bevinden zich gebouwen die onderdeel uitmaken van de Stelling van Amsterdam. Deze gebouwen worden gebruikt door Stichting Nieuw en Meer, die als kunstkolonie fungeert.

## 3 Beleidskader

### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het voor dit bestemmingsplan relevante, vigerende beleid op de verschillende bestuursniveaus uiteengezet. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- rijksbeleid;
- provinciaal beleid;
- gemeentelijk beleid;
- stadsdeel beleid.

### 3.2 Rijksbeleid en Europese richtlijnen

#### 3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke ordeningsbeleid. De SVIR heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen met betrekking tot (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschap en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk. Dit zal inhouden dat de betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplangebied zodoende zeer beperkt zal blijven. Het relevante beleidskader wordt gevormd door provincie en vooral de gemeente.

#### 3.2.2 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

Bij goede ruimtelijke ordening hoort vraaggericht programmeren, verstedelijking realiseren en ruimte zorgvuldig benutten. In de SVIR is daarom de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder bevat 3 stappen waarmee ruimtelijke besluiten gemotiveerd moeten worden. De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De "ladder van duurzame verstedelijking" houdt het volgende in:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving onder a. blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving onder b blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

### 3.2.3 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die juridische borging vragen, worden geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het besluit zijn onder andere de regelingen met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Rijksbufferzones, Nationale Landschappen, de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Vanuit het Barro zijn er voor dit bestemmingsplan geen consequenties.

### 3.2.4 *Europese Kaderrichtlijn Water*

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebiedsdistricten. De richtlijn wil het duurzaam gebruik van water bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

### 3.2.5 *Nota "Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw"<sup>1</sup>*

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw wil het Rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren.

### 3.2.6 *Nationaal Waterplan*

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

### 3.2.7 *Vierde Nota Waterhuishouding*

Het beleid over water is onder meer beschreven in de "Vierde Nota Waterhuishouding". De Vierde Nota Waterhuishouding heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. Klimatologische veranderingen en een toename aan bebouwing maken het noodzakelijk dat er aanpassingen dienen te komen in het waterbeheer. In laag Nederland noodzakelijk veiligheid en opvang van water tot het reserveren van extra ruimte. De beleidsdoeleinden met betrekking tot waterbeleid zijn als volgt gedefinieerd: "Het vergroten van de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veilig stellen van de zoetwatervoor-

<sup>1</sup> Nota Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21e eeuw, ministerie van verkeer en waterstaat, 2004

raad. Water wordt, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, als ordenend principe gezien". Deze beleidsdoelen op Rijksniveau hebben hun doorwerking gekregen in plannen van provincie en gemeenten en werken indirect door in de waterhuishouding voor dit plangebied.

### 3.3 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid' (verder de Structuurvisie) en de bijbehorende verordening vastgesteld. Deze zijn op 1 november 2010 in werking getreden.

#### 3.3.1 *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

In de Structuurvisie geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende 30 jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De Structuurvisie vormt het beleid van de provincie, dat niet direct doorwerkt naar gemeenten. Hiervoor is de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (verder: de Verordening) opgesteld. In deze Verordening zijn, op basis van de Structuurvisie, regels gesteld waar gemeenten in hun bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het uitgangspunt in de Structuurvisie is om nieuwe bebouwing zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Het BBG is in de Verordening opgenomen.

#### 3.3.2 *Provinciale ruimtelijke verordening*

De ontwikkeling van de Landtong ligt deels buiten het bestaand bebouwd gebied (BBG). Volgens de verordening mag een bestemmingsplan niet voorzien in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied. Als 'landelijk gebied' wordt aangemerkt: het gebied, niet zijnde bestaand bebouwd gebied. Indien een bestemmingsplan toch voorziet in verstedelijking buiten BBG moet de noodzaak van verstedelijking worden aangetoond. Verder wordt gemotiveerd waarom de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd.

Ten slotte dient te worden voldaan aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd over plannen met grote impact.

#### 3.3.3 *Ecologische Hoofdstructuur*

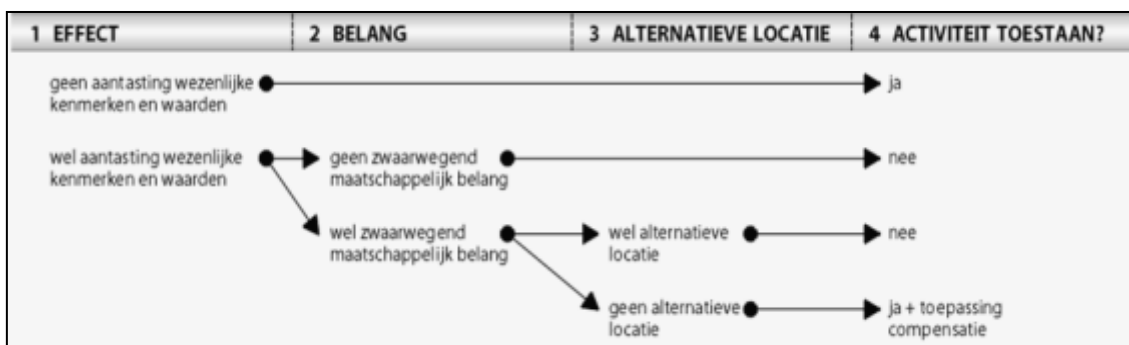
De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Ecologische Verbindingszones (EVZ), zoals benoemd in de provinciale verordening, zijn uitgewerkt tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) met kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, beheergebieden en robuuste ecologische verbindingzones. De wettelijke bescherming (Wro) van de EHS is geregeld via het bestemmingsplan. De Ecologische Hoofdstructuur voor de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de structuurvisie en het natuurbeheerplan.

Het water van de Nieuwe Meer maakt volledig deel uit van de EHS met uitzondering van de bestaande jachthaven. De Provinciale Ecologische Verbindingszone loopt door de Ringvaart Haarlemmermeer en moet als indicatief worden beschouwd. Deze EVZ wordt ook wel met Groene AS aangeduid.



**Figuur 3.1 Uitsnede EHS (groen) en EVZ (rode lijn) (Bron: Natuurbeheerplan 2015 Provincie NH)**

De afweging voor ingrepen in de EHS gaat volgens het “nee, tenzij-principe”. In onderstaand schema is dit stapsgewijs weergegeven. Ingrepen met een significant negatieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden mogen niet plaatsvinden, tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en indien er geen alternatieven zijn. Indien bij een ingreep schade wordt aangericht aan een EHS-gebied, dan dient dit in ieder geval gemitigeerd te worden. De resteffecten aan verlies van kwaliteit en/of oppervlakte dient te worden gecompenseerd. Daarnaast kan salderen van positieve en negatieve effecten op de EHS uitkomst bieden om projecten in de EHS te realiseren. Het verkennend natuuronderzoek geeft inzicht in de ligging van EHS gebieden in de omgeving van het plangebied en de noodzaak voor het doorlopen van ‘nee, tenzij, procedure’. In de provincie Noord-Holland is de externe werking van de EHS niet van toepassing. Een “nee, tenzij-toets” behoeft alleen te worden doorlopen indien er sprake is van een RO-procedure met betrekking tot wijziging van de bestemming van het plangebied.



**Figuur 3.2 Procedure in het kader van ontwikkelingen in de EHS**

### 3.3.3.1 Natuurnetwerk Nederland en Groene AS

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de nieuwe naam voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) genoemd. Het Natuurnetwerk is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. In het Natuurpact hebben de provincies met het rijk afgesproken om tot 2027 80.000 hectare natuur in te richten.

Het NNN moet gaan bestaan uit een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden. Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven. Het NNN loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Het NNN kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken. Amsterdam wil de ecologische structuur respecteren en in overleg met de betrokken stadsdelen en taludbeheerders verder verbeteren.

### 3.3.4 *Provinciaal Waterplan 2010-2015*

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het Provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het motto van het Waterplan is beschermen, benutten, beleven en beheren van water. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning op de waterveiligheid, het waterbeheer en de ruimtelijke ontwikkeling. In het Waterplan wordt per thema behandeld wat de provincie zelf doet tot en met 2015 en wat de provincie verwacht van Rijk, Rijkswaterstaat, waterschappen, gemeenten, terreinbeheerders en bedrijfsleven. De provincie versterkt de uitvoering van het plan en bewaakt de voortgang door samen met haar partners een uitvoeringsprogramma voor de hele planperiode op te stellen. In het Waterplan worden vier uitgangspunten gehanteerd:

- a) Klimaatbestendig waterbeheer: De waterkeringen, het watersysteem en de ruimtelijke inrichting moeten voorbereid zijn op de gevolgen van klimaatverandering;
- b) Water medesturend in de ruimte: Water is een belangrijke sturende factor in de ruimtelijke ontwikkeling. Op sommige plekken, zoals in de omgeving van dijken, is water vanwege de veiligheid zelfs het belangrijkste sturende element. Elders is water volgend in de ruimtelijke afweging;
- c) Centraal wat moet, decentraal wat kan: Met de Waterwet en de Wro is 'centraal wat moet, decentraal wat kan' de nieuwe sturingsfilosofie van het Rijk die de provincie overneemt. De uitgangspunten van deze vernieuwingen zijn: Minder regels, meer uitvoeringsgericht, modernisering en stroomlijning van de regels;
- d) Gebiedsgerichte en resultaatgerichte benadering: Het Noord-Hollandse landelijk gebied, zoals dat nu ervaren wordt, is het resultaat van het leven met en de strijd tegen water. Daarbij moet worden gedacht aan de terpen, dijken, molens en droogmakerijen. Sinds 2007 heeft de provincie dankzij het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) een belangrijke regierol voor de inrichting en het beheer van het landelijk gebied. Met het Rijk heeft de provincie uitvoeringsafspraken gemaakt voor de periode 2007-2013. De uitvoering van het waterbeleid vraagt maatwerk via een gebiedsgerichte aanpak.

## 3.4 Waterschappen

Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland en gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).





Figuur 3.3 Uitsnede interactieve kaart (Bron: Hoogheemraadschap Rijnland)

### 3.4.1 Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 is het Waterbeheerplan (WBP) van het Hoogheemraadschap van Rijnland van toepassing. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap van Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen het accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom dat het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het Hoogheemraadschap van Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

### 3.4.2 Keur Rijnland 2015

Op 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden. Deze keur van het hoogheemraadschap van Rijnland is de eerste Keur in Nederland die na een grootschalige dereguleringslag tot stand is gekomen. Het uitgangspunt van deze Keur is 'ja, tenzij': in beginsel zijn handelingen en/of werken in het watersysteem toegestaan, tenzij expliciet in deze Keur anders is bepaald. Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels, waarin voorwaarden staan voor allerlei werkzaamheden die men wil uitvoeren bij water en dijken.

Op verschillende manieren kan Rijnland handelingen reguleren die het watersysteem beïnvloeden. Ten eerste geldt de zorgplicht, waarmee wordt gesteld dat gedrag niet mag leiden tot nadelige gevolgen voor het watersysteem. Ten tweede zijn er handelingen waarvan het effect niet zodanig groot is dat een individuele toets vooraf noodzakelijk is. Dit gedrag wordt gereguleerd via algemene regels. Ten derde zijn er handelingen waarvoor een verbod geldt om zonder vergunning deze te verrichten. Er is dan sprake van een vergunningplicht. Tot slot geldt er een absoluut verbod voor handelingen, die Rijnland in zijn geheel niet toestaat.

### 3.4.3 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk: veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

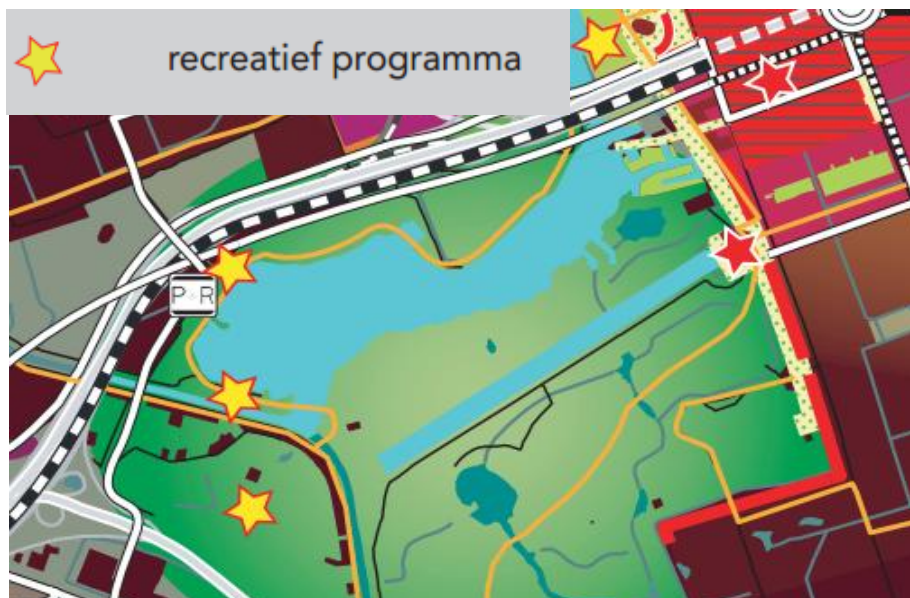
### 3.4.4 Keur AGV 2011

Naast het waterbeheerplan beschikt het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht over een Keur. Een Keur is een verordening van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) wel of niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Het doel van de Keur is om de waterkwaliteit te verbeteren, de doorstroming in sloten veilig te stellen en de dijken sterk te houden. In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke omstandigheden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een Keurvergunning nodig is. In veel gevallen geldt wel een meldplicht. Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling, kan een vergunning aangevraagd worden bij het Waterschap. Zonder vergunning zijn werkzaamheden aan of op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

## 3.5 Gemeentelijk beleid

### 3.5.1 Structuurvisie 'Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam'

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam' heeft het verbeteren van de welvaart en het welzijn van de mensen in Amsterdam tot doel en doet uitspraken over wat de ruimtelijke ontwikkeling van de stad hieraan kan bijdragen. De ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als internationaal concurrerende, duurzame Europese metropool. De structuurvisie is in februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.



Figuur 3.4 Uitsnede totaalvisiekaart Structuurvisie Amsterdam 2040 (Bron: Structuurvisie Amsterdam)

In de structuurvisie worden ook beleidsuitspraken die zich specifiek richten op de ontwikkeling en toekomst van de Nieuwe Meer. Een aantal grote bewegingen wordt onderscheiden in de structuurvisie, hier is ten eerste de verweving van het metropolitaan landschap en de stad relevant. Via zogeheten groene scheggen dringt het omliggende landschap diep de stad binnen en verhogen zo de aantrekkelijkheid van de stad. De Nieuwe Meer en bijbehorende oevers horen bij het 'Metropolitaan landschap Amsterdamse Bosscheg' en zijn onderdeel van een regionale fietsroute. Langs de oevers is ook ruimte gereserveerd voor recreatieve voorzieningen. In de visie wordt dit gebied gezien als hetgeen dat het meest zal worden bezocht door Amsterdammers, aangezien omgeving en functies als horeca en vaar-, wandel- en fietsmogelijkheden uitstekend op elkaar zijn afgestemd en de afstand tot de stad beperkt is. De openbaarheid van dit gebied moet dan ook worden vergroot in de periode waarover de structuurvisie zich uitspreekt, met name door de ontsluiting te verbeteren.

Een andere beweging die wordt waargenomen is de internationalisering van de zuidflank en in het kader hiervan is voor de Nieuwe Meer een tweetal strategieën ontwikkeld. Beide strategieën hebben met elkaar gemeen dat het realiseren van goede en snelle verbindingen met de rest van Nederland centraal staat. De Nieuwe Meer ligt op een strategische positie aan de entree van Amsterdam en de scenario's houden beide de uitbreiding van het hoogwaardig openbaar vervoer in. Eén scenario ziet toe op de aanleg van een regiotrein, waar de ander de aanleg van een metrolijn behelst. In beide scenario's staat het groene en recreatieve karakter van de Nieuwe Meer centraal.

Het visiedeel van de structuurvisie wordt verder uitgewerkt in criteria en procedures in het instrumentarium gedeelte. Ruimtelijke plannen in Amsterdam moeten aan het beleidskader worden getoetst dat bestaat uit visie, uitvoeringsdeel en instrumentarium.

### 3.5.1.1 Hoofdgroenstructuur

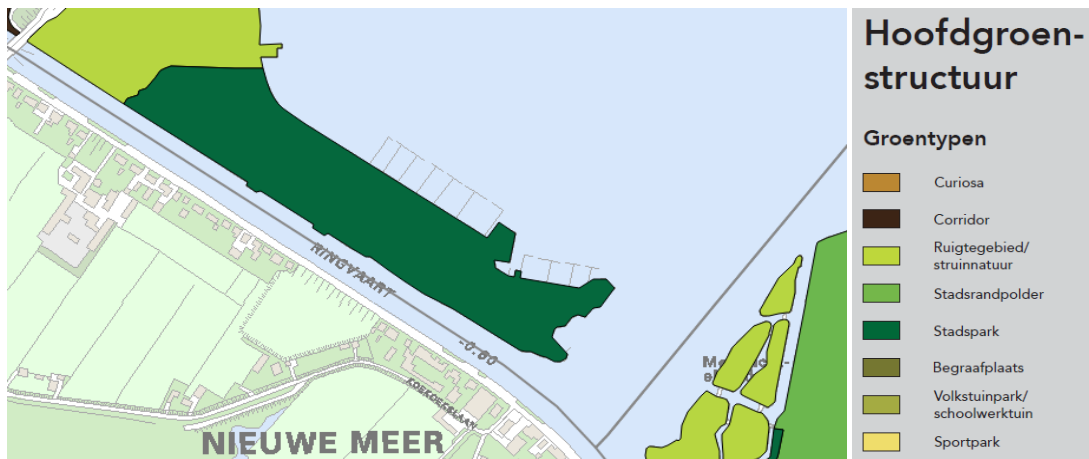
Het Aanvullend Toetsingskader Hoofdgroenstructuur (ATK) is in 2002 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Dit toetsingskader gaat uit van de Hoofdgroenstructuur (HGS). Met de vaststelling van Structuurvisie Amsterdam 2040 in februari 2011 is het aanvullend toetsingskader geïntegreerd in de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur.

De Hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool. Initiatieven in de Hoofdgroenstructuur moeten de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen.

In de Hoofdgroenstructuur zijn de gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, weganaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen, zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van de structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen, worden juist gestimuleerd.

De Landtong Nieuwe Meer maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur. Deze structuur bestaat uit de gebieden waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden gestimuleerd. Andere ingrepen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van de structuurvisie.

De gemeente Amsterdam heeft algemene richtlijnen opgesteld voor de inpasbaarheid van initiatieven in de Hoofdgroenstructuur. Zo geldt in algemene zin dat kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen inpasbaar is. Niet inpasbaar is dan ook bebouwing en verharding die het groentype ter plaatse niet ondersteunt of niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen. Parkeren wordt beoordeeld als onderdeel van het initiatief en een landschappelijk verantwoorde inpassing is verplicht, hierbij verdienen groene toepassingen van parkeren de voorkeur. Bestaande bebouwing wordt geaccepteerd, hoewel niet-passende bebouwing bij voorkeur dient te worden uitgeplaatst. Daarnaast moet een functiewijziging worden voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC).



Figuur 3.5 Hoofdgroenstructuur (Bron: maps.amsterdam.nl)

De Hoofdgroenstructuur valt uiteen in verschillende groentypen en per groentype staat aangeven welke ingrepen al dan niet zijn toegestaan. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden deze richtlijnen dan ook gehanteerd. De Landtong is aangemerkt als het groentype ‘stadspark’, zoals is te zien op bovenstaande afbeelding. Bestaande groengebieden kunnen meer of minder aan de beschrijving voldoen. De beleidsintentie voor dit groentype is dat er hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit worden gerealiseerd. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn om zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat.

Stadspark	
<b>Gebruik, gewenste beleving</b>	Een groene, park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Specifieke voorzieningen voor diverse doelgroepen zijn aanwezig. Natuurlijke elementen en tuin- en landschapsarchitectonische kwaliteiten vormen bijzondere attracties.
<b>Gewenste zonering</b>	Entreezone, parkzone met intensief en extensief gebruikte delen. Extensief gebruikte delen bij voorkeur met natuurlijk karakter (natuurzone).
<b>Type beheer</b>	Intensief tot extensief.
<b>Ontsluiting</b>	Maximaal.
<b>Bezoekersdruk</b>	Intermediair tot hoog.
<b>Voorbeelden</b>	Erasmuspark, Eendrachtspark, Baanackerspark, Gijsbrecht van Aemstelpark, Sloterpark, Noorderpark, Westerpark, Vondelpark.
<b>Beleidsintentie</b>	Hoge bezoekersaantallen en een hoge gebruikintensiteit. De voorzieningen en de ontsluiting moeten erop afgestemd zijn zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. Binnen de randvoorwaarden van het recreatieve gebruik moet het beheer erop gericht zijn dat het park zoveel mogelijk verschillende soorten planten en dieren herbergt. Parken mogen niet opgevuld worden met verspreide, maar dominante bebouwing. Het cultuurhistorisch karakter moet in stand blijven. Het gebied moet zorgvuldig beheerd worden volgens een goedgekeurd beheerplan. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park (bijvoorbeeld culturele en muzikale voorstellingen, sportevenementen en manifestaties).
<b>Inpasbare voorzieningen</b>	Entree- en parkzone: Informatieborden, kiosk of andere kleinschalige horecavoorziening, kleine sport/spel voorzieningen zoals kinderspeelplaats, speelweide, kinderbadje, fitnessstoel, kinderboerderij, centrum milieueducatie, verhard basketbalveld, kunstwerken e.d.. Tijdelijke toiletten (bijvoorbeeld bij evenementen of in de zomer bij de kinderbadjes). Grootte en uitvoering van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte en de gebruikintensiteit van het park. Natuurzone: Groene attracties zoals een natuurpad, rosarium of kruidentuin. Natuurlijke elementen mogelijk, zoals een natuurvriendelijke oever of bloemenweide. Geen parkeervoorzieningen. Oplossingen voor parkeren ten behoeve van voorzieningen moeten buiten het park worden gevonden. In totaal mag maximaal 5% van het stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voorkomen dat parken een overmaat aan voorzieningen krijgen. Nieuwe infrastructuur alleen als dat een recreatieve meerwaarde geeft.

Figuur 3.6 Regels voor stadsparken (Bron: structuurvisie Amsterdam 2040)

**Conclusie:**

De Landtong is gelegen in de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur (HGS). Hierbinnen heeft de Landtong het groentype ‘stadspark’ gekregen. Dit houdt in dat ontwikkelingen moeten bijdragen aan de recreatieve gebruikswaarde, natuurwaarde of andere groene functies. In totaal mag 5%



van een stadspark verhard en/of bebouwd zijn. Voor de Landtong ligt het percentage bebouwing en verharding hoger. Dit was al zo toen het gebied aan de HGS werd toegevoegd. De gemeenteraad van Amsterdam beslist over inpasbaarheid van initiatieven in de HGS. Met de nieuwe ontwikkeling zal na sloop en nieuwbouw het aantal vierkante meters bebouwing en verharding binnen het plangebied afnemen. De ontwikkeling leidt daarmee tot een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het groen en draagt bij aan een intensivering van het dagrecreatieve gebruik.

3.5.1.2 Ecologische Visie: 'Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam'  
 Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd een motie aangenomen waarin werd gevraagd om de voorgestelde ecologische structuur nader te preciseren. De Ecologische Visie, vastgesteld in juli 2012, is daarvan de invulling en wordt gezien als een uitwerking van de structuurvisie.



Figuur 3.7 De Ecologische Verbindingszone (Groene AS) (Bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

Ruimtelijke plannen die aan het college van burgemeester en wethouders worden voorgelegd worden onder meer getoetst aan deze Ecologische Visie. Daarbij is het uitgangspunt dat ruimtelijke plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur. De beleidsintentie is dat bij projecten in een gebied waar zich een knelpunt bevindt, het wegnemen van dat knelpunt wordt opgenomen in het projectbudget. De gemeente Amsterdam heeft ongeveer 180 knelpunten aangeduid en per knelpunt aangegeven hoe deze kunnen worden weggenomen. De knelpunten zijn onderverdeeld in klasse A (hoge prioriteit) en B (lage prioriteit). De Groene AS is een van de specifieke gebieden die zijn opgenomen in de Ecologische Visie en het knelpunt 'Passage Ringvaart – Nieuwe Meer' is als gezamenlijk knelpunt benoemd. Aan de westzijde van Amsterdam verbindt de Groene AS Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. De belangrijk-

ste gebieden zijn onder andere het Amsterdamse Bos, het Schinkelbos en de gebieden in de Tuinen van West. Dit zijn bosgebieden met open ruimte en hebben een waterrijk karakter met veelal natuurvriendelijk oevers. De noordoostelijke oever van de Ringvaart – daarmee ook onderdeel van de Landtong – is aangewezen als natte verbindingzone van de Groene AS. Dit is een cruciale schakel in de structuur van de Groene AS structuur. Aanpassingen hiervan kan de barrièrewerking van de 170 meter brede waterdoorgang tussen de Kop van de Landtong en de Meerzichteilanden aanzienlijk verminderen, mits juist ingericht met zachte oever (riet) en beheerd. Dit is voornamelijk van belang voor de ringslang, als gidsoort van de Groene AS, alsook voor andere soorten.

Met de Groene AS zorgt de provincie Noord-Holland samen met haar partners voor groen in Noord-Holland voor mens, dier en plant. De Groene AS is een belangrijke schakel in het Noord-Hollandse deel van het Natuurnetwerk Nederland. De provincie Noord-Holland, diverse gemeenten, het waterschap Groot-Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland werken samen aan de realisatie van de Groene AS, die in 2016 zo goed als af moet zijn.

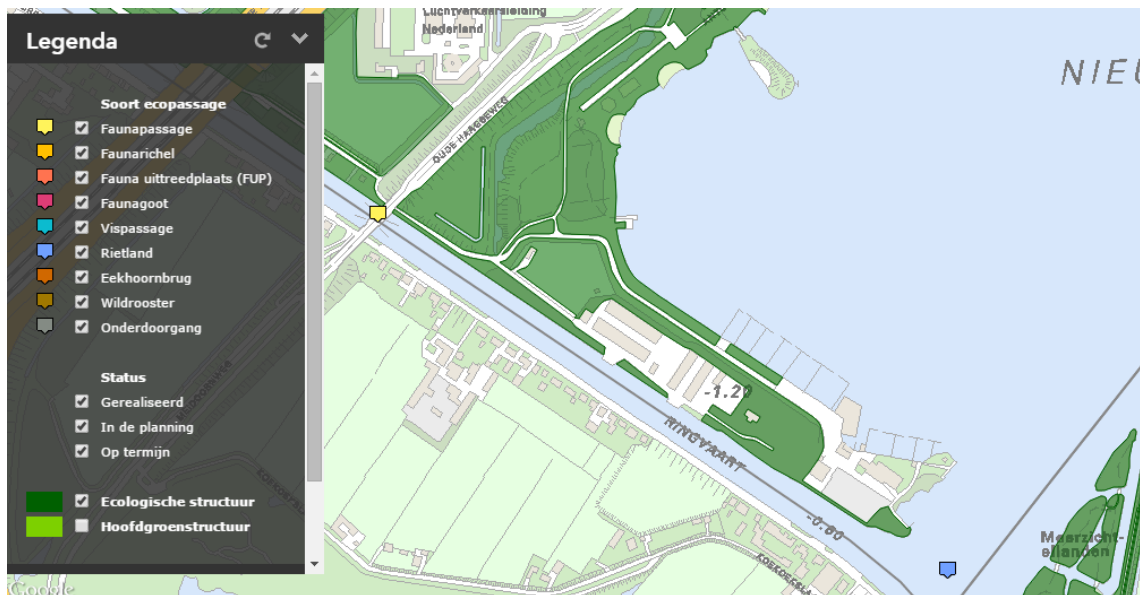


**Figuur 3.8 Voorgestelde ecologische structuur met knelpunten in de groene verbindingen (Bron: Ecologische Visie)**

<p>Passage Ringvaart-Nieuwe Meer</p> 	<p>Vaarroute</p>	<p>De passage Ringvaart nieuwe meer grenst aan een kant aan het Amsterdamse Bos, maar aan de andere loopt een weg vlak langs de vaart en is beschoeiing geplaatst. Onderdeel van de Groene AS.</p> <p>Amsterdamse Bos Stadsdeel Zuid.</p>			<p>Rietland</p> <p>Het gebied voorzien van rietland.</p>
--	------------------	---	--	---	--

**Figuur 3.9 Beschrijving knelpunt Passage Ringvaart - Nieuwe Meer (Bron: Bijlage 3 bij Ecologische Visie – Overzicht knelpunten)**





Figuur 3.10 Uitsnede ecologische structuur (Bron: Ecologische Visie)

Het gemeentelijk beleid, als uitwerking van de Groene AS, is er op gericht om niet-ingerichte delen van de Groene AS te realiseren. Het grootste deel van deze structuur langs de Ringvaart en de Nieuwe Meer is reeds ingericht en in beheer genomen. Dit geldt voor het Akersluisgebied en het traject tussen de sluis en A4, dit ligt binnen het aangrenzende bestemmingsplangebied en is daarin ook vastgelegd. Hetzelfde geldt voor de Meerzichteilanden in het Amsterdamse Bos, die direct tegenover de Kop van de Landtong liggen.

De Landtong is eveneens onderdeel van de Groene AS en heeft daar een noordelijke en een zuidelijke tak. De zuidelijke tak – gelegen langs de oevers van de Ringvaart ter hoogte van de 'Kunstkolonie Nieuw en Meer' – krijgt in 2015 een plas-drasoever als aanvulling op de al bestaande landcomponent. Dit gedeelte valt echter buiten de bestemmingsplangrens. De noordelijke tak is gelegen langs de Oude Haagseweg, grenzend aan de kunstkolonie. Gedeeltelijk valt ook deze 15 meter brede ecologische verbindingzone buiten het plangebied. Te zijner tijd worden beide buiten het plangebied gelegen zones meegenomen bij een actualisatie van het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'.

In het kader van de Groene AS is van cruciaal belang dat een minimaal 15 meter brede landstrook als Groene AS tussen de oever van de Ringvaart en het te ontwikkelen gebied wordt ingericht. Dit maakt nog geen onderdeel uit van de uitvoering van de Groene AS in 2015 en wordt dan ook meegenomen in de herontwikkeling van de Kop van de Landtong. De Groene AS kent een land- en een watercomponent. Een mogelijke inrichting van de ecologische verbindingzone binnen het plangebied is een overgang van water naar land. Afgezien van een juiste inrichting is het voorkomen van verstoring door licht en geluid van belang voor de Groene AS.

### 3.5.2 Regionale hotelstrategie 2016 – 2022

Eind december 2013 hebben de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer de nieuwe regionale hotelstrategie vastgesteld. Doordat er regionaal, in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) meer samengewerkt gaat worden kunnen Amsterdam en de overige MRAGemeenten vraag en aanbod beter op elkaar laten aansluiten. Deze Regionale Hotelstrategie is vastgesteld vanwege de sterke toename van hotels in de afgelopen jaren, de zorg die hierover is geuit door bestaande hoteliers en het willen voorkomen van een eventueel overaanbod van hotels. Het uiteindelijke doel is om het economisch, toeristisch en ruimtelijk beleid met betrekking tot hotels regiobreed met elkaar te verbinden.

Uit een analyse van de hotelmarkt blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In Amsterdam en Haarlemmermeer is momenteel voldoende planologische ruimte in de diverse bestemmingsplannen opgenomen om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren. Het geheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal in-

gezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoetoevoeging: het juiste hotel op de juiste plek, zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij zal gebruikt worden gemaakt van een zogenaamde hotelladder en de kanskaart.

De volgende uitgangspunten zijn vastgesteld:

1. De nieuwe hotelstrategie betreft de periode 2016-2022;
2. De nieuwe hotelstrategie moet erop gericht zijn om de balans in vraag en aanbod duurzaam in stand te houden;
3. Een hotel(initiatief) moet een meerwaarde vormen voor de (leef)omgeving, het moet een positieve toevoeging zijn voor de omgeving, zowel architectonisch als sociaal;
4. Sturingsmogelijkheden in vigerende bestemmingsplannen (zeker ook voor transformatie) zijn beperkt en juridisch complex. Sturing op nieuwe hotelinitiatieven is mogelijk, dit vraagt wel om overkoepelend hotelbeleid dat binnen de MRA breed gedragen wordt;
5. Kwaliteit boven kwantiteit, unieke concepten in plaats van meer van hetzelfde;
6. De nieuwe hotelstrategie zet – net als het oude - in op regionale spreiding en het faciliteren van de verbetering van de concurrentiepositie van de MRA. Het realiseren/stimuleren van bijvoorbeeld nieuwe attracties en congresfaciliteiten in de regio draagt hieraan bij;
7. Het hotelbeleid dient afgestemd te worden met City Marketing en het toerisme beleid.

### 3.5.3 *De Hotelladder*

De hotelladder is bedoeld als instrument om nieuwe hotelinitiatieven te toetsen. Het kan door marktpartijen gebruikt worden voor het opstellen en verbeteren van hun eigen plannen en door gemeenten als instrument om deze initiatieven zowel ruimtelijk als kwalitatief te toetsen. De hotelladder (naar het voorbeeld van de SER-Ladder) is daarmee een ruimtelijk en kwalitatief instrument, waaraan hotelinitiatieven getoetst kunnen worden in de context van het totale aanbod in de regio en de locatie.

Trede 1:

Voegt het initiatief iets toe aan het bestaande aanbod (nieuwe markt) en zijn omgeving?

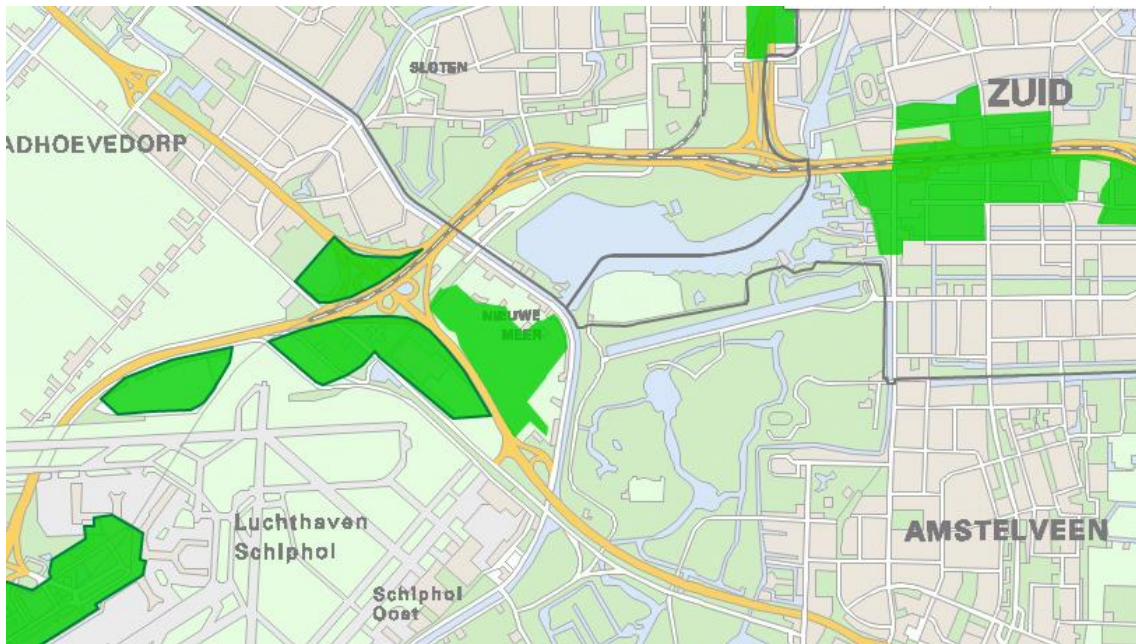
Om te beoordelen of een initiatief iets toevoegt aan het bestaande aanbod en zijn omgeving dienen de volgende vragen tot een positief antwoord te leiden:

1. Geeft de beschrijving van de beoogde doelgroepen van het nieuwe hotelinitiatief een toegevoegde waarde voor de stad?
2. Krijgt het hotel een sterclassificatie die ondervertegenwoordigd is in zijn directe omgeving?
3. Leveren de extra hotelkamers een aantoonbare kwaliteitsimpuls voor de directe omgeving?

Trede 2:

Ligt het initiatief in een kansengebied?

Om te beoordelen of een initiatief in een kansengebied ligt dient de kanskaart gehanteerd te worden.



**Figuur 3.11 Kanskaart (Bron: maps.amsterdam/hotels)**

De Landtong is op de kanskaart niet aangegeven als kansengebied. Advies van Regionaal Adviesteam is daarom nodig. De hotelladder is daarvoor het afwegingsdocument.

**Trede 3:**

Is er sprake van transformatie?

Er is sprake van een transformatieproject indien de nieuwe hotelkamers in bestaand vastgoed gerealiseerd worden dat tot dan toe een andere functie had (bijvoorbeeld kantoor of onderwijs), waarbij het vastgoed behouden blijft (herontwikkeling). Er is ook sprake van transformatie als het bestaande vastgoed dat tot dan toe een andere functie had gesloopt wordt, waarna er een nieuw hotel gerealiseerd wordt (sloop/nieuwbouw).

**Trede 4:**

Voldoet het initiatief aan de ruimtelijke en kwalitatieve criteria?

Om te beoordelen of een initiatief aan de ruimtelijke en kwalitatieve criteria voldoet dienen de volgende vragen tot een positief antwoord te leiden:

Ruimtelijke criteria	Kwalitatieve en economische criteria
1. Worden de hotelkamers in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd?	1. Levert het hotel een aantoonbare kwaliteitsimpuls op voor het pand of de omgeving of het hotelaanbod in de MRA?
2. Kan de capaciteit van de omliggende wegen de verkeersaantrekkende werking van de extra hotelkamers aan en zijn er voldoende parkeerplaatsen?	2. Heeft het initiatief een hoogwaardige bedrijfsfilosofie m.b.t. duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen?
3. Zijn er belemmeringen voor wat betreft milieu wet- en regelgeving?	3. Zijn de extra hotelkamers bovengemiddeld duurzaam ten opzichte van normen in huidige wet- en regelgeving?
4. Past de maat en schaal van het extra te realiseren hotel(kamers) binnen de ruimtelijke omgeving?	4. Is er aantoonbare financiële haalbaarheid?
5. Hebben de extra hotelkamers geen onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat?	5. Is er een financier en eindbelegger (indien van toepassing)?
6. Zijn er dichtbij voorzieningen (toeristisch/recreatieve attracties, stedelijke centra, luchthaven, zakelijke voorzieningen)?	6. Is er sprake van functiemenging?

**Figuur 3.12 Ruimtelijke en kwalitatieve criteria ten bate van de hotelladder**

### 3.5.3.1 Watervisie Amsterdam

De Watervisie Amsterdam geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op gebruik en beleving van het water en bevat een ideaal toekomstbeeld met een tijdshorizon van 2040. Een van de geformuleerde doelstellingen uit de Watervisie betreft het realiseren van groei doormiddel van het spreiden van recreatie en toerisme.

Amsterdam heeft veel meer aantrekkelijk vaarwater dan alleen de grachten in het UNESCO-gebied. Toch houdt het overgrote deel van de plezierbootjes en de toeristenvaart zich alleen daar op. Dit leidt tot grote drukte, tot toenemende wrevel tussen de verschillende watergebruikers en tot toenemend protest van bewoners van de binnenstad. Nieuwe initiatieven van ondernemers krijgen in het centrum geen kans, omdat er geen ruimte meer voor is. Ons doel is om het voor recreanten en toeristen aantrekkelijke vaargebied uit te breiden. In eerste instantie binnen de ringweg, in tweede instantie ook daarbuiten. Dit kan door het oplossen van knelpunten in het vaar netwerk en het aanleggen van steigers, door het faciliteren van aantrekkelijke vaarbestemmingen buiten het centrumgebied en door samenwerking met ondernemers, bijvoorbeeld met hotels buiten het centrum of vernieuwende aanbieders van rondvaarten die meer mogelijkheden zien dan alleen het bekende grachtenrondje. Hierdoor kan de druk op het water in het centrum worden verminderd en worden tegelijk de mogelijkheden om het toeristische product te verbreden aanzienlijk vergroot.

## 3.6 Beleid stadsdeel Nieuw West

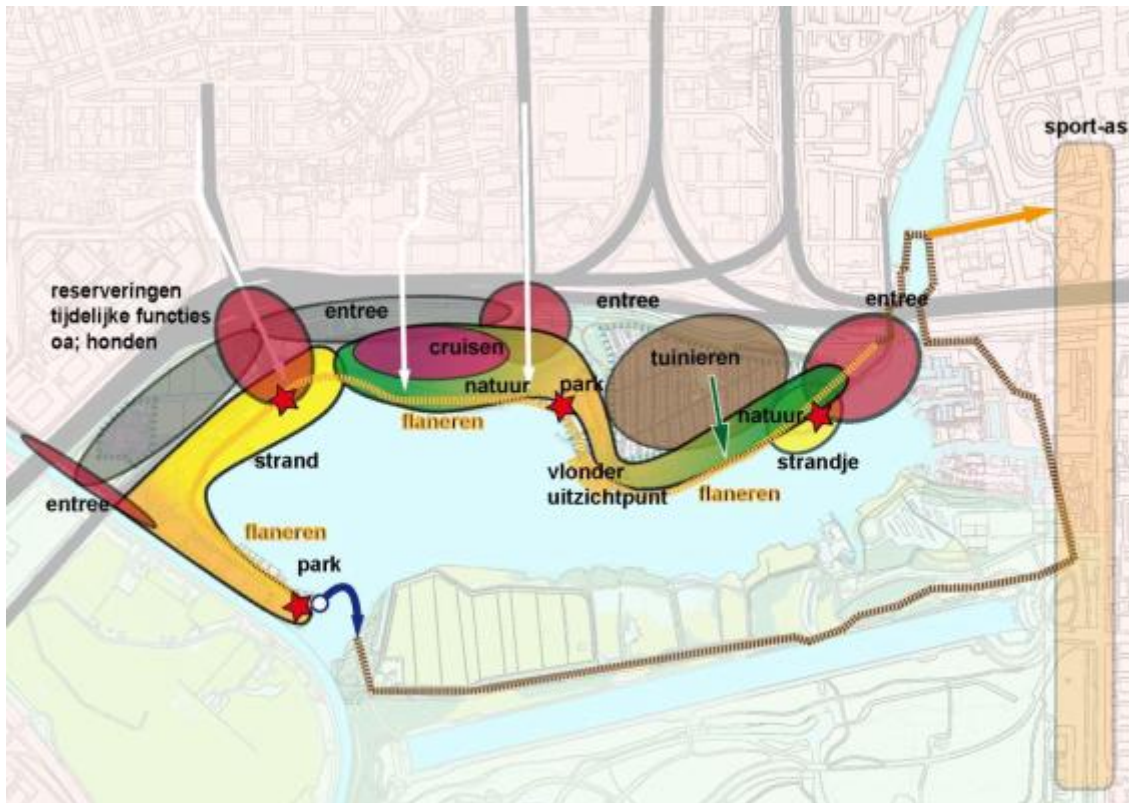
### 3.6.1 *Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer*

In september 2012 is door de deelraad het 'Essay Oeverlanden Nieuwe Meer' vastgesteld met de status van startnotitie. In de 'Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer' zijn de belangrijkste ontwikkelrichtingen uit het essay overgenomen en aangevuld op basis van inspraakreacties.

Op het schaalniveau van de Metropoolregio ligt de Nieuwe Meer strategisch tussen Schiphol en de Zuidas. Daarnaast ligt het gebied op korte afstand van de Amsterdamse binnenstad en het maakt onderdeel uit van de Amsterdamse Bosscheg. De Nieuwe Meer verbindt de Schinkel en de Ringvaart Haarlemmermeer en vindt zo aansluiting met de Staande Mastroute.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden enkele grote bewegingen beschreven, waarvan twee ook de ontwikkeling van de Oeverlanden Nieuwe Meer raken. Het gaat ten eerste om de internationalisering van de Zuidflank. De Oeverlanden liggen in de Airportcorridor en de locatie is duidelijk zichtbaar en goed ontsloten met de auto. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid moet ertoe leiden dat dit groene recreatiegebied beter bereikbaar wordt en zo meer mensen kan trekken. Het stadsdeel wil ontwikkelingen in de strook tussen de A4 en de Oude Haagseweg toestaan, mits deze de groen-recreatieve functie van de Oeverlanden ondersteunen. De tweede ontwikkeling is de verweving van het metropolitaanse landschap met de stad. De Nieuwe Meer kan in de toekomst als een belangrijke vestigingsplaats voor wonen en werken gaan functioneren. Hierbij zijn de groen-recreatieve kwaliteiten van de Nieuwe Meer van doorslaggevend belang en het gebied moet zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark. Hiervoor zijn wel betere verbindingen nodig en dienen de groene kwaliteiten te worden versterkt.





Figuur 3.13 Visiekaart uit Gebiedsvisie Oeverlanden Nieuwe Meer

De visie op de Oeverlanden Nieuwe meer kent de volgende hoofdlijnen:

- Versterken recreatieve functies in combinatie met natuur;
- Goed ingerichte openbare ruimte en duidelijke routes;
- Aantrekkelijke functies voor een breed publiek.

In de visie wordt een vijftal deelopgaven benoemd die specifiek uiting geven aan de visie op hoofdlijnen. Eén van de deelopgaven is de Landtong. Het is de ambitie van het stadsdeel om van de Landtong een geliefde, groen-recreatieve ontmoetingsplek te maken met horeca aan of op het water en met een belangrijke rol voor de watersport. Door de pontverbinding uit te breiden komt ook het Rondje Nieuwe Meer tot stand en wordt de geïsoleerde ligging verminderd. Ook heeft het gebied een kwaliteitsimpuls van het groen nodig, waarbij de ecologische waarden van de Groene AS worden versterkt en gewaarborgd. Deze ambities zijn in de huidige situatie zeker niet waargemaakt en daarnaast is er sprake van overlast en sociale onveiligheid.

Ontwikkelingen in dit gebied moeten een sterke groene component hebben en goed inpasbaar zijn vergeleken met het gewenste karakter van de Landtong. Het toevoegen van nieuwe functies is enkel gewenst indien deze het groene en recreatieve karakter versterken. Onder andere horeca en een jachthaven zijn voorzieningen die goed passen bij dit karakter. De inrichting van het gebied moet duidelijk zijn met één autoweg in combinatie met een fietspad aan de oostzijde en een doorgaande wandelverbinding aan de oostzijde. Dit wandelpad leidt naar de kop van de Landtong dat als uitzichtpunt onbebouwd en openbaar dient te blijven.

### 3.6.2 Waterplan Nieuw-West Visie 2040

Met het 'Waterplan Nieuw-West Visie 2040' heeft het stadsdeel Nieuw-West in samenwerking met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet een integrale visie opgesteld waarin alle wateraspecten aan bod komen. Het waterplan is op 27 februari 2013 vastgesteld door de stadsdeelraad van Nieuw-West. In het waterplan wordt voor de algemene visie voor een aantal thema's verder omschreven, waarbij ambities worden geformuleerd en een lijst van kansen, knelpunten en conflicten worden benoemd. Hier wordt stilgestaan bij het waterplan voor zover dit relevant is voor de Nieuwe Meer en in het bijzonder voor de Landtong. Overigens is Hoogheemraadschap Rijnland de beheerder van de Nieuwe Meer.

De Nieuwe Meer is in 2040 een grote metropolitane plek aan het water, niet alleen voor Amsterdam en omstreken, maar ook voor toeristen. De oevers zijn goed toegankelijk en worden benut voor recreatie en ook in en op het water wordt volop gerecreëerd. Beleefbaarheid en bruikbaarheid van water is dan ook een belangrijk thema in het waterplan. In het plan wordt de ambitie uitgesproken om de oevers openbaar te houden, mede door het aanleggen en versterken van (watergebonden) recreatieve routes. Zo moeten de mogelijkheden worden onderzocht voor een rondje Nieuwe Meer. Deze route moet via de Landtong lopen en daarmee de bereikbaarheid van het Amsterdamse Bos vergroten. Daarnaast moet de Landtong als kenmerkend uitzichtpunt worden gewaarborgd, omdat de lange zichtlijnen van de Nieuwe Meer uniek zijn.

Het stadsdeel heeft de ambitie de Nieuwe Meer te ontwikkelen tot een waterrecreatiegebied op regionaal niveau. Hiervoor moet een kwalitatief en divers aanbod van recreatievoorzieningen op en aan het water worden gerealiseerd. Het stadsdeel staat open voor initiatieven die hier in belangrijke mate aan kunnen bijdragen. Water kan bij dergelijke projecten als onderdeel van alle ruimtelijke structuren worden meegenomen.

### 3.6.3 *Detailhandelsvisie Nieuw-West 2013 -2020*

Op 27 februari 2013 stelde de stadsdeelraad van stadsdeel Nieuw-West de “Detailhandelsvisie Nieuw-West 2013 -2020” vast. Vestiging van nieuwe winkels buiten de bestaande winkelgebieden wordt op grond van het beleid niet toegestaan. Hierop worden drie uitzonderingen gemaakt (zie pagina 25 van de detailhandelsvisie):

1. In vernieuwingsgebieden is de detailhandelsfunctie al in uitwerkings- of bestemmingsplannen vastgelegd.
2. Een nieuwe solitaire buurtwinkel is minimaal 500 meter verwijderd van een nabijgelegen winkelgebied. De reden van deze voorwaarde is dat dit de bestaande winkelstructuur niet aantast.
3. De winkel is gelegen in de Spoorzone (het gebied tussen de ring A10 en het metro- en treinspoor). Hiervoor gelden minder strikte voorwaarden dan de hierboven genoemde tweede voorwaarde.

Op grond van het beleid is een winkel van 150 m<sup>2</sup> met een buurt- en/of wijkfunctie op de kop Landtong mogelijk.

Op de Landtong is een jachthaven met ligplaatsen voor 400 boten gelegen en een clubhuis dat bij de jachthaven behoort. Deze boten hebben soms in korte tijd reddingsvesten, boeien, materiaal om een noodreparatie aan de boot mogelijk te maken en dergelijke nodig. Om die reden wordt in dit plan voorzien in de mogelijkheid om nabij het clubhuis een watersportwinkel toe te staan met een maximaal bruto vloeroppervlak van 150 m<sup>2</sup>. Een dergelijke solitaire winkelvestiging voldoet aan het detailhandelsbeleid van het stadsdeel.

### 3.6.4 *Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017: ‘Verruiming van de kansen voor horeca en leisure’*

De stadsdeelraad Nieuw-West heeft op 26 juni 2013 de ‘Horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017’ vastgesteld. Einddoel van deze visie is een gedifferentieerde horecasector die onder andere de sterke punten van het stadsdeel optimaal benut en zich goed verhoudt tot de omgeving.

Het stadsdeel spreekt in deze visie de wens uit om op bijzondere locaties, zoals de Nieuwe Meer, horeca te vestigen met stadsdeeloverstijgende aantrekkingskracht. De toevoeging van horecafuncties moet deze gebieden dan ook een hogere gebruikswaarde geven. Gezien de bijzondere gebiedskwaliteiten van het stadsdeel wordt voor de Nieuwe Meer met name uitbreiding van de waterrecreatie en horeca beoogd door het stadsdeel om uiteindelijk een waterrecreatiegebied op regionaal niveau te verwezenlijken.

#### *Horeca*

Het stadsdeel verwelkomt hotelinitiatieven en heeft specifiek beleid ontwikkeld over hoe hiermee om te gaan. Algemeen uitgangspunt is dat het aantal en de typen hotels moeten passen bij



het type gebied en dat per aanvraag een integrale afweging wordt gemaakt. Hierbij moeten in ieder geval de volgende aspecten worden betrokken in de afweging:

- Nabijheid van een winkelcentrum;
- Nabijheid van een tram- of metrohalte;
- Transformatie van structureel leegstaande kantoren;
- Bijdrage aan een grotere leefbaarheid en veiligheid van de omgeving.

De Nieuwe Meer wordt gezien als een bijzondere plek dat met zijn unieke blauwe en groene omgeving erg aantrekkelijk is voor een hotel. Aangezien hotels moeten passen bij de functie van deze gebieden zijn er extra voorwaarden gesteld voor hotelontwikkeling:

- Representatieve architectuur
- Niet te groot of te hoog, bijvoorbeeld in verhouding tot de boompertijen
- Geen privatisering van de ruimte, zodat de oevers openbaar blijven
- Een openbaar toegankelijk restaurant en terras in de plint om de recreatiewaarde van het gebied te verhogen

Het nieuwe hotelbeleid kan bijdragen aan de lokale economie van het stadsdeel Nieuw-West, het imago van het stadsdeel verhogen en de leefbaarheid en veiligheid verbeteren.

#### *Leisure*

Leisure is in de visie onderverdeeld in een aantal sectoren, waaronder 'Overnachten incl. Jachthaven & Watersport'. Deze branche is door de aanwezigheid van de Sloterpas en Nieuwe Meer goed vertegenwoordigd in stadsdeel Nieuw-West. De ambitie bestaat om de Sloterpas en Nieuwe Meer tot waterrecreatiegebieden op regionaal niveau te ontwikkelen. Er is een aantal ambities geformuleerd die de gebruikswaarde van het gebied moeten verhogen. Hierbij wordt gedacht aan het verbeteren van de waterkwaliteiten, zwemvoorzieningen en doorgangen; het uitbreiden van de mogelijkheden voor verhuur van elektrische boten en extra aanlegmogelijkheden voor passanten in de Nieuwe Meer.

#### **3.6.5** *Groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0'*

Op 26 september 2012 heeft de stadsdeelraad Nieuw-West de Groenvisie 'Groen in de Tuinstad 2.0' vastgesteld. In de visie wordt gesteld dat het groen in samenspel met het water en de stedenbouwkundige opzet bepalend is voor de identiteit van Nieuw-West. Het doel is een aantrekkelijk stadsdeel voor bewoners, ondernemers en recreanten, waar de directe verbondenheid met het groen uitnodigt tot een divers gebruik, participatie en ondernemerschap, in een veilige en stimulerende omgeving.

De identiteit van de Nieuwe Meer, als één van de drie grote groengebieden in het stadsdeel, moet worden aangescherpt als gebied voor grootstedelijke recreatie op de rand van water en land. De specifieke, groene kwaliteiten van het gebied zijn onvoldoende bekend en moeten veel sterker worden benadrukt richting stadsdeelbewoners en mensen van buiten. Deze unieke kwaliteiten bieden een mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan een imagoverbetering van het stadsdeel Nieuw-West.

#### **3.6.6** *Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012 – 2020: 'Creatief parkeren in Nieuw-West'*

Het parkeerbeleidsplan is op 30 mei 2012 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West en heeft een integraal karakter. Het parkeerbeleid wordt als middel ingezet om doelstellingen op het gebied van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, milieu en economie te verwezenlijken.

In deze is relevant dat bezoekers van voorzieningen in de nabijheid van de bestemming moeten kunnen parkeren. Er is geen specifiek parkeerbeleid geformuleerd voor nieuwe ontwikkelingen buiten de stedelijke vernieuwingsgebieden, oftewel woningbouwprojecten, in Nieuw-West. Bij in- en uitbreiding en functieverandering worden de landelijke CROW-normen gehanteerd.

### **3.7** **Conclusie beleidskader**

De eisen die aan een ontwikkeling worden gesteld in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking komen grotendeels overeen met de eisen die gesteld worden in het kader van de provinciale ruimtelijke verordening van Noord-Holland (§ 3.4) en het regionale beleid (de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 (§ 3.5)). Om dubbelingen in de toelichting op dit bestemmingsplan te voorkomen is de toets aan het beleid voorzien in de planbeschrijving.

## 4 Milieu- en omgevingsaspecten

### 4.1 Algemeen

De milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn daarom onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk om te kunnen bepalen of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, dan wel wenselijk, zijn.

### 4.2 Water

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

#### Waterbeheer

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland, en die voeren de benodigde waterbeheertaken in het plangebied. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet daarnaast het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

#### Waterthema's

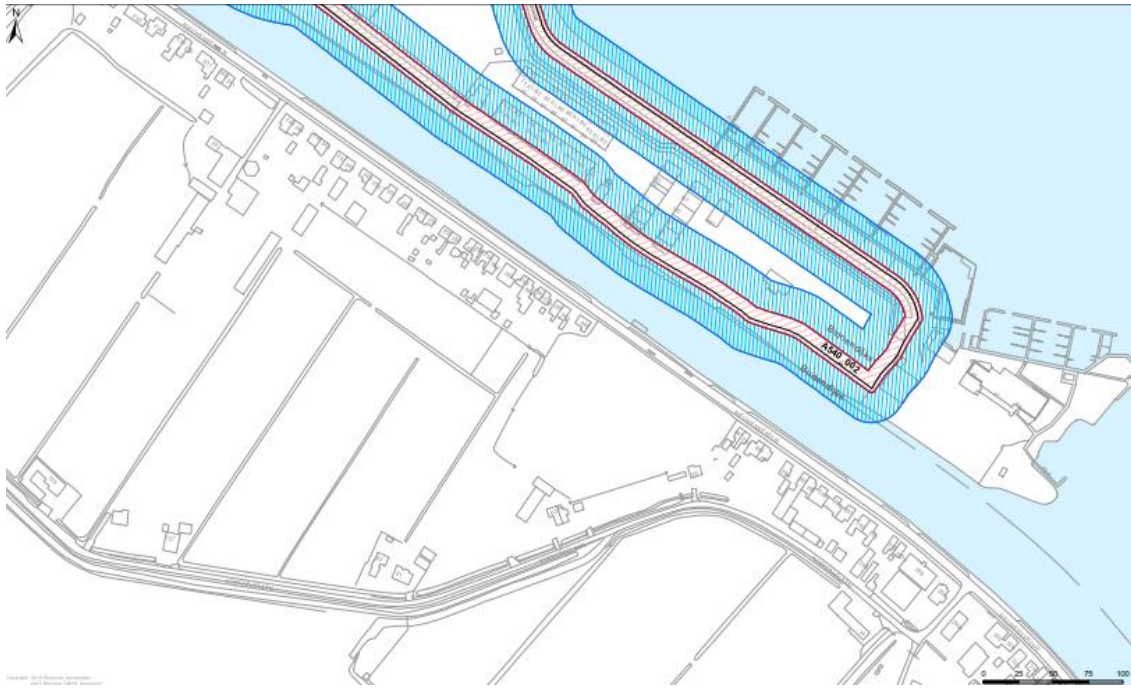
Door Waternet zijn verschillende waterthema's benoemd. In het onderstaande zijn deze beschreven, ook wordt aangegeven hoe het voorliggende bestemmingsplan omgaat met deze waterthema's:

#### 1. Waterkering

Indien er een waterkering is gelegen binnen het plangebied moeten de kern- en beschermingszones van de kering worden opgenomen op de plankaart en worden bestemd met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering is watervergunningsplichtig.

#### Conclusie

In het bestemmingsplan zijn de aanwezige waterkeringen bestemd als dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. De Landtong fungeert als waterkering voor zowel het water in de Ringvaart als in de Nieuwe Meer. De waterkering, in beheer bij Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is in de Legger aangemerkt als secundaire waterkering. De voor 'Waterstaat – Waterkering' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming en het behoud van een waterkering. Bij de realisatie zullen werkzaamheden ten dele binnen de beschermingszones plaatsvinden van de waterkering. Op grond van de Keur zal voor onder meer het graaf- en heiwerk een watervergunning nodig zijn. Voorafgaand aan de realisatie moeten de benodigde vergunningen worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.



**Figuur 4.1: Waterkeringen op de Landtong (bron: Legger Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek)**

## 2. Waterkwaliteit/ecologie

Vanuit Europa en het Rijk zijn er binnen de gemeente Amsterdam wateren aangewezen waarvoor strengere waterkwaliteitseisen gelden. De Nieuwe Meer is ook aangewezen als oppervlaktewaterlichaam in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Beheren van de waterkwaliteit is één van de hoofdtaken van het hoogheemraadschap. In het Waterbeheerplan geeft het hoogheemraadschap aan hoe het beleid hiervoor de komende 6 jaar op hoofdlijnen wordt vormgegeven.

### Conclusie

Voor het binnen het bestemmingsplan gelegen waterareaal gelden geen aanvullende waterkwaliteitseisen, want de Nieuwe Meer is niet aangewezen door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht als een van de dertig waterlichamen waarvoor specifieke eisen gelden in het kader van de KRW. De ontwikkeling draagt wel bij aan een aantal stuurfactoren die het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft geformuleerd om de waterkwaliteit te verbeteren. Zo worden oevers natuurvriendelijk ingericht en dragen zo bij aan een verbeterde waterkwaliteit.

## 3. Materiaalgebruik

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

### Conclusie

Deze doelstellingen komen overeen met de beleidsuitgangspunten van stadsdeel Nieuw-West, zoals beschreven in de het 'Waterplan Nieuw-West Visie 2040.

## 4. Afkoppelen hemelwater

Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioelstelsels is in principe niet toegestaan.

### Conclusie

Deze doelstellingen komen overeen met de beleidsuitgangspunten van stadsdeel Nieuw-West.

#### 5. Toename verharding

Op grond van de Keur moet bij een toename in verharding van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verhard of bebouwd oppervlak binnen stedelijk gebied, minstens 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater worden gecompenseerd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem.

#### Conclusie

Met het voorliggende bestemmingsplan neemt de verharding substantieel af ten opzichte van de bestaande situatie. De hoeveelheid groen neemt toe, terwijl de mate van bebouwing en verharding afneemt.

#### 6. Demping

Een afname aan oppervlaktewater door demping moet elders binnen het peilvak (vooraf) met 100% worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan. De bestaande bebouwing die buiten de landmassa van de Landtong valt, komt niet terug in de nieuwe situatie en wordt verwijderd bij de realisatie van het plan.

#### Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet per saldo niet in een afname van het oppervlaktewater. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

#### 7. Grondwaterzorgtaak namens gemeente Amsterdam

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het 'Plan gemeentelijke watertaken' en luidt: 'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan'. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

#### Conclusie

Voorafgaand aan de realisatie wordt inzichtelijk gemaakt of wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat de grondwaterstand niet verslechterd. Op dat moment is ook zicht op het al dan niet gebruiken van kruipruimtes in het bouwplan.

#### 8. Kelders en parkeergarages

Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. De resultaten van het onderzoek moet beschikbaar worden gesteld aan Waternet.

#### Conclusie

Het bestemmingsplan gaat niet uit van de aanleg van nieuwe kelders en parkeergarages. Het bestemmingsplan voorziet niet in nadelige gevolgen voor de grondwaterstanden in de omgeving van het plangebied.

#### 9. Drainage

Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater. Waternet adviseert om het bouwplan op te hogen of grondverbeteringsmaatregelen toe te passen.

#### Conclusie

Het bovengenoemde betreft een uitvoeringsaspect, hetgeen niet in een bestemmingsplan wordt geregeld. Bij uitwerking van bouwplannen zal het advies van Waternet met betrekking tot grondverbeteringsmaatregelen worden meegenomen.

#### 10. Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

#### Conclusie

Binnen het plangebied bevindt zich een doorgaande vaarroute, de Kostverlorenvaartroute. Deze loopt dwars door het Nieuwe Meer. Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer zouden kunnen beïnvloeden.

### 4.3 Bodem

In het kader van dit bestemmingsplan heeft Grontmij een historisch vooronderzoek uitgevoerd waarmee is nagegaan of in of in de nabijheid van de onderzoekslocatie bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden, waardoor verontreinigende stoffen in de bodem zijn terecht gekomen.<sup>2</sup> Op basis van dit vooronderzoek wordt het volgende geconcludeerd ten aanzien van de bodemkwaliteit:

- Door de in het verleden aangebrachte ophooglaag is er mogelijk sprake geweest van diffuse beïnvloeding van de bodemkwaliteit op de gehele locatie. Bij een diffuse bodembelasting is sprake van een gelijkmatige belasting van de bodem en is over het algemeen geen duidelijke verontreinigingskern aanwezig;
- Het is niet uit te sluiten dat de grond waar bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, verontreinigd is geraakt met asbest;
- Op basis van dit onderzoek zijn drie deellocaties c.q. activiteiten aanwezig of aanwezig geweest, die een bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Het betreft de opslagplaats voor olievaten (onder de vloer), de parkeerplaats en mogelijk de voormalige ondergrondse brandstoftanks van de pompinstallatie;
- Uit eerder bodemonderzoek blijkt dat ter plaatse van de pompinstallatie zich mogelijk een olieverontreiniging in de ondergrond bevindt in de niet-doordringbare puinlagen.
- Op basis van de bodemkwaliteitskaart 'Openbare weg' is de te verwachten bodemkwaliteit ter plaatse van de openbare weg van de Oude Haagseweg licht verontreinigd. Echter omdat ter plaatse van de Ringvaardijk meerdere spots met verontreinigde grond zijn aangetroffen (zware metalen, PAK en asbest) kan niet worden uitgesloten dat ter plaatse van de Oude Haagseweg dezelfde verontreinigingen aanwezig zijn.<sup>3</sup>

Op basis van dit vooronderzoek is een aantal aanbevelingen gedaan. Zo is voorafgaand aan de nieuwbouw en het herinrichten van het plangebied inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem noodzakelijk. Aangezien de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken ouder dan vijf jaar zijn en tot op heden bodembedreigende activiteiten plaatsvinden, wordt aanbevolen om een actualiserend bodemonderzoek in te stellen. Hiermee wordt dan voorafgaand aan de realisatie van het bouwplan duidelijkheid verschaft over de actuele milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Aangezien bij het voorafgaand onderzoek mobiele verontreinigingen zijn aangetoond met onder andere minerale olie is actualisatie nodig, aangezien onderzoeken korter geldig zijn bij dergelijke mobiele verontreinigingen. Daarnaast is de locatie aan de Oude Haagseweg 45-49 verdacht voor aanwezigheid van asbest. Aangezien het voorafgaand bodemonderzoek niet conform het

<sup>2</sup> Milieuhygiënisch vooronderzoek Landtong Nieuwe Meer aan de Oude Haagseweg te Amsterdam, 20 november 2014.

<sup>3</sup> PAK staat voor polycyclische aromatische koolwaterstoffen.



protocol voor bodemonderzoek op asbest is uitgevoerd, dient nieuw onderzoek te worden uitgevoerd. Dit onderzoek moet volgens de huidige relevante regelgeving te worden uitgevoerd.

Tot slot is in het vooronderzoek als aanbeveling opgenomen dat verkennend waterbodemonderzoek moet plaatsvinden indien werkzaamheden in de waterbodem zijn gepland of voorafgaand aan baggerwerkzaamheden. Ook dit onderzoek moet conform de daarvoor geldende richtlijn worden uitgevoerd. Wanneer enkel heipalen worden geslagen in de waterbodem, waarbij de werkers niet in aanraking komen met de waterbodem, wordt het niet noodzakelijk geacht een waterbodemonderzoek uit te voeren.

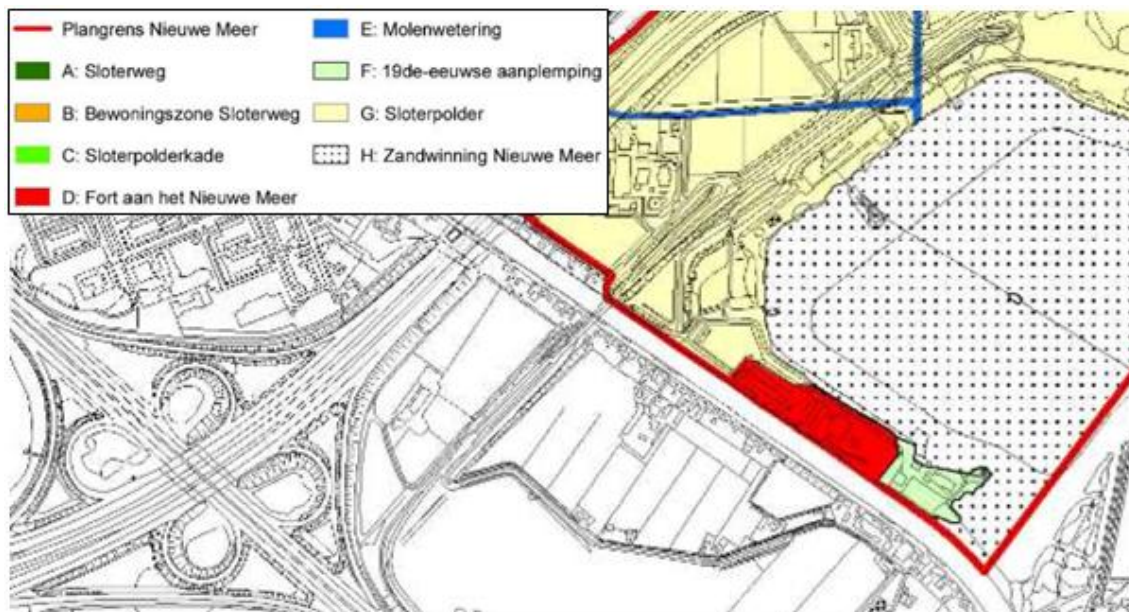
#### 4.4 Archeologie

Gemeenten hebben op grond van artikel 38a Monumentenzorg 1988 de taak om bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening te houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden.

##### 4.4.1 Archeologisch bureauonderzoek

In het kader van de totstandkoming van het vigerend bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' heeft Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Nieuwe Meer. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied Nieuwe Meer materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 11<sup>e</sup> tot in de 20<sup>e</sup> eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor gebied

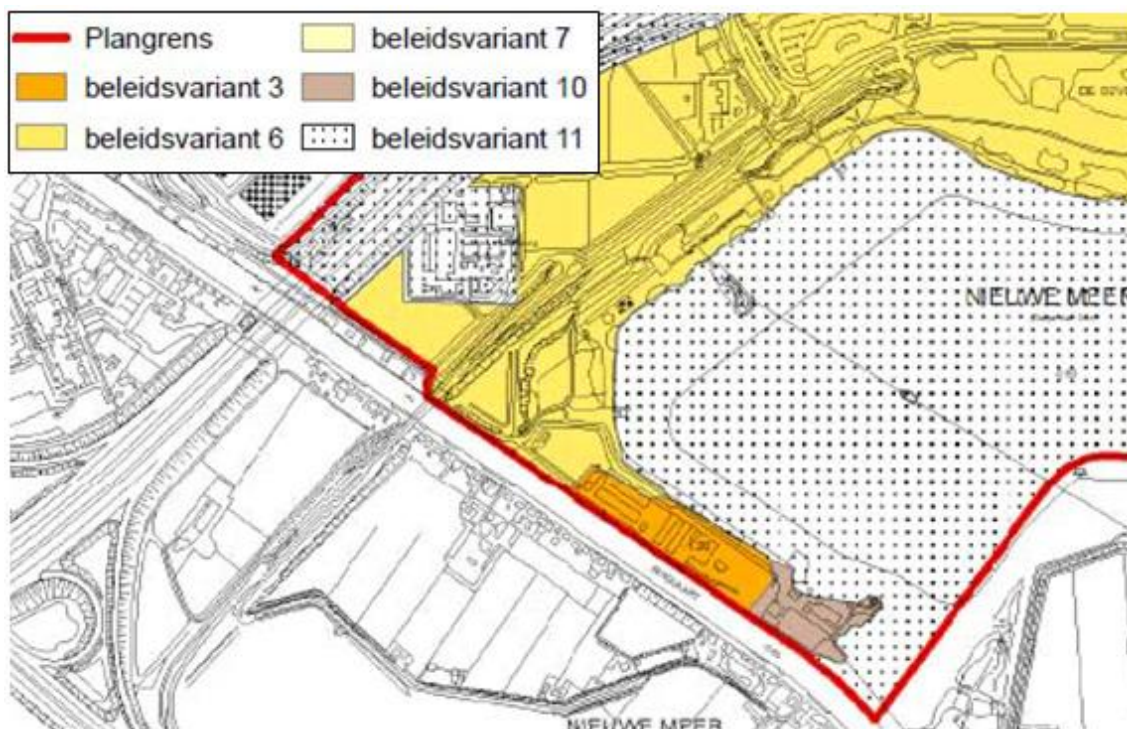


**Figuur 4.2: Archeologische verwachtingskaart Nieuwe Meer (bron: Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam)**

Het plangebied van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit drie verwachtingszones: Fort aan het Nieuwe Meer, 19<sup>e</sup>-eeuwse aanplanting en Sloterpolder. De verwachtingszone Fort aan Nieuwe Meer betreft de ontmantelde militaire gebouwen die deel uitmaken van de stelling van Amsterdam, aangelegd midden 19<sup>e</sup> eeuw. Deze overblijfselen hebben een sterke onderlinge samenhang. Daarnaast betreft de materiële neerslag van de 19<sup>e</sup> aanplanting in het Nieuwe Meer mogelijk scheepswrakken of in het water gevallen objecten. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Eventuele archeologische sporen zijn door herinrichting in de 20<sup>e</sup> eeuw deels verstoord. Tot slot betreft een deel van het plange-

bied de verwachting genaamd Sloterpolder. De sporen die hier kunnen voorkomen houden verband met landgebruik vanaf de middeleeuwen tot in de 20<sup>e</sup> eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Ook hier zijn eventuele archeologische sporen door herinrichting in de 20<sup>e</sup> eeuw deels verstoord.

Aan de hand van de archeologische verwachtingskaart is de archeologische beleidskaart opgesteld. Deze kaart is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologische erfgoed binnen het plangebied Nieuwe Meer. De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen.



Figuur 4.3: Archeologische beleidskaart Nieuwe Meer (bron: Bureau Monumenten & Archeologie, gemeente Amsterdam)

Op de beleidskaart zijn vijf zones te zien met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel. De beleidskaart en bijbehorende beleidsmaatregelen zijn overeenkomstig vastgelegd in de regels van voorliggend bestemmingsplan.

#### 4.4.2 Bescherming van archeologie

In de regels van dit bestemmingsplan zijn dubbelbestemmingen opgenomen, waarmee de aangewezen gronden mede bestemd zijn voor de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Het beschermingsregime van deze dubbelbestemmingen is afhankelijk van de archeologische verwachtingswaarde ter plaatse. Zo geldt binnen 'Waarde – Archeologie 1' een vergunning- en onderzoekspllicht voor grondroerende werkzaamheden van 100 m<sup>2</sup> of meer en dieper dan 0,5 meter onder peil. De voor 'Waarde – Archeologie 2' en 'Waarde – Archeologie 3' aangewezen hebben een lagere archeologische waarde. De grens voor de vergunning- en onderzoekspllicht is voor beide gesteld op grondroerende werkzaamheden van 10.000 m<sup>2</sup> of meer en respectievelijk dieper dan 0,5 meter onder peil en dieper dan 1,0 meter onder peil.

To slot blijft de archeologische meldingspllicht van kracht op grond van artikel 53 Monumentenwet 1988. Deze pllicht houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden archeologische vondsten worden gedaan, waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dat dit moet worden gemeld bij het bevoegd gezag.

## 4.5 Natuur

Door Grontmij is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd<sup>4</sup>. Hieronder volgen de belangrijkste conclusies van het uitgevoerde onderzoek.

### 4.5.1 *Natuurbeschermingswet*

Er zijn geen Natura 2000-gebieden en/of Beschermde natuurmonumenten aanwezig in of in de nabijheid van het plangebied. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde natuurwaarden in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Er zijn geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen/beperken. Er is geen vergunning nodig.

### 4.5.2 *Flora- en faunawet*

Er zijn mogelijk beschermde soorten aanwezig in of nabijheid van het plangebied. Dit betreft diverse soorten vleermuizen en broedvogels. Bij sloop respectievelijk kap (of verwijderen boschages) kunnen verblijfplaatsen aangetast worden.

Jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels zijn uitgesloten. Eventuele versturende werkzaamheden dienen uitsluitend buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd om verstoring van nesten en broedsels te voorkomen.

Naar verblijfplaatsen van vleermuizen in bomen en gebouwen, alsmede naar de functie van het plangebied voor vleermuizen is nader onderzoek nodig. Wanneer verblijfplaatsen aanwezig zijn, zal een ontheffingsaanvraag en mitigatiemaatregelen aan de orde zijn. Aangezien er goede maatregelen te nemen zijn, zal een ontheffing in dat geval verleendbaar zijn en is er geen belemmering voor vaststelling van het bestemmingsplan. Bij realisatie van de oeverzone langs de Ringvaart is nog onderzoek naar het voorkomen van ringslang noodzakelijk. De uitkomsten van het aanvullend natuuronderzoek worden na uitvoering verwerkt.

### 4.5.3 *Natuurbeleidskaders*

#### *Natuurnetwerk Nederland*

Een deel van de ontwikkeling vindt plaats binnen NNN, dit betreft de uitbreiding van ligplaatsen.

In het natuurbeheerplan van de provincie Noord-Holland wordt de NNN in het gebied als volgt omschreven: "Loofbos, graslanden en waterpartijen met hoofdfunctie recreatie. Rond de Nieuwe Meer en Amstelveense poel liggen resten van het oorspronkelijk veengebied met rietland, vochtig schraal- en veenmosrietland en spontaan bos. Het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer zijn gericht op het opvangen van recreanten en evenementen. Door de recreatieve betekenis wordt bij het gebruik een goede combinatie van natuur en recreatie nagestreefd."

Recreatief medegebruik van het gebied is een integraal onderdeel in combinatie met natuur. De uitbreiding van ligplaatsen en een deel van de bebouwing wordt over het wateroppervlak gebouwd. Er vindt hier dus geen verharding plaats. Verder is er geen sprake van directe aantasting van NNN. Aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden is dan ook uitgesloten.

### 4.5.4 *Gemeentelijk natuurbeleid*

Gemeentelijk natuurbeleid is wel van toepassing, dit betreft de Hoofdgroenstructuur. In principe past de beoogde ontwikkeling binnen de ecologische visie van de gemeente Amsterdam.

---

<sup>4</sup> Verkennend natuuronderzoek jachthaven Kop Landtong Nieuwe Meer, 5 september 2014

	Effecten	Nader veld onderzoek	Nader effect onderzoek	Mitigerende maatregelen*	Nadere procedure
Natuurbeschermingswet	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen
Flora & faunawet	Tabel 3 soorten Broedvogels	Vleermuizen	Vleermuizen, aantasting verblijfplaatsen	Mogelijk voor vleermuizen-Werken buiten broedseizoen	Eventueel ontheffing
Ecologische hoofdstructuur	Geen	Geen	Geen	Geen	Overleg met PNH (voorleggen quickscan natuur)
Gemeentelijk beleid	Ecologische visie	Geen	Geen	Geen	Geen

**Figuur 4.4: Samenvattende tabel natuur (Bron: Verkennend natuuronderzoek, Grontmij) (\* mogelijke maatregelen om effecten te voorkomen)**

#### 4.5.5 Conclusie

Voor deze ontwikkeling – het realiseren van de jachthaven – vindt compensatie plaats door het realiseren van de ecologische verbindingszone en Groene AS op het land. Hierover heeft in een vroegtijdig stadium afstemming plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland. De Groene AS is een van de specifieke gebieden die zijn opgenomen in de Ecologische Visie en het knelpunt ‘*Passage Ringvaart – Nieuwe Meer*’ is als gezamenlijk knelpunt benoemd. De compensatie draagt bij aan het aanzienlijk verminderen van de barrièrewerking van de 170 meter brede waterdoorgang tussen de Kop van de Landtong en de Meerzichteilanden. Dit wordt bereikt door het inrichten met een zachte oever (riet). Deze inrichtingsmaatregelen worden deels ook buiten het plangebied getroffen aan de oever van de Ringvaart. Dit is voornamelijk van belang voor de ringslang, als gidssoort van de Groene AS, alsook voor andere soorten.

## 4.6 Verkeer en parkeren

In het kader van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de onderdelen verkeer en parkeren<sup>5</sup>. In dit onderzoek is de verkeerstoename alsook de parkeerbehoefte van de herontwikkeling gekwantificeerd. Hierbij is van belang of de verkeerstoename leidt tot problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid dan wel de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet. De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- Het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen op basis van de kencijfers van het CROW;
- Er is sprake van een goede interne verkeers- en parkeercirculatie, waarbij de verkeerstoename van de herontwikkeling niet leidt tot verkeersveiligheids- en of afwikkelingsproblemen op het omliggende wegennet.

## 4.7 Geluid

### 4.7.1 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) benoemt situaties wanneer onderzoek nodig is naar geluidhinder en bevat normen voor de voorkeurswaarde en maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van woningen. Onderzoek naar geluidhinder is vanuit de Wgh nodig indien een nieuwe geluidbron (bijvoorbeeld aanleg weg) wordt gerealiseerd of een nieuwe geluidgevoelige bestemming wordt mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplanplan maakt geen nieuwe weg of geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Ook maakt het plan geen grote lawaaimakers mogelijk en zal het plan geen geluidzone bevatten. Vanuit de Wgh is onderzoek naar wegverkeerslawaai of industriela-

<sup>5</sup> ‘Memo verkeer en parkeren’, bijlage 5.



waai niet nodig. Eventuele geluidhinder vanwege de bedrijfsactiviteiten op omliggende woningen is behandeld in het kader van de milieuzonering.

#### 4.7.2 *Luchtverkeerslawaaï*

Het plan maakt geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk. Bovendien ligt het plangebied buiten de zone waar uit oogpunt van de geluidbelasting beperkingen aan kwetsbare functies (zoals woningen) worden gesteld. Onderzoek naar luchtverkeerslawaaï is dan ook niet aan de orde.

#### 4.7.3 *Geluidzone industrieterrein Schiphol*

Het plangebied ligt binnen de 'geluidzone – industrie – Schiphol'. Deze gebiedsaanduiding houdt in dat geluidsgevoelige bestemmingen slechts gerealiseerd mogen worden indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. De ontwikkeling maakt geen geluidsgevoelige bestemming mogelijk, vandaar dat verder onderzoek naar de geluidsbelasting van het industrieterrein niet aan de orde is. De geluidzone is opgenomen in de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan.

### 4.8 **Luchtkwaliteit**

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 "Luchtkwaliteitseisen") zijn voor de kwaliteit van de buitenlucht in Nederland normen vastgesteld. Ruimtelijk-economische projecten kunnen worden uitgevoerd wanneer wordt voldaan aan één van de hieronder gestelde voorwaarden:

- wanneer er na realisatie voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wm;
- wanneer het project niet in betekenende mate bijdraagt of;
- wanneer er door maatregelen of saldering voldoende compensatie plaatsvindt.

Het tweede punt, een niet in betekenende mate bijdrage van een project, geldt wanneer er meer dan 3% van de grenswaarde (meer dan  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) van een stof wordt bijgedragen. In de Regeling NIBM is dit percentage vertaald naar categorieën van gevallen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Hier zijn de categorieën woningbouwlocaties en kantoorlocaties opgenomen. Voor woningbouw is aangegeven dat, indien niet meer dan 1.500 woningen bij 1 ontsluitingsweg of 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen, sprake is van niet in betekenende mate en geen onderzoek nodig is.

Op basis van de resultaten van de memo 'Verkeer en parkeren', die als bijlage 5 is opgenomen, kan worden geconcludeerd dat de verkeerstoename als gevolg van de functiewijziging, aanzienlijk lager ligt dan bij de realisatie van 1.500 woningen. Gesteld kan worden dat hier sprake is van Niet In Betekenende Mate en onderzoek daarom niet nodig is.

Om bovenstaande conclusie te toetsen is gebruik gemaakt van de NIBM-rekentool van Infomil, waarmee kan worden bepaald of een plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. In de rekentool zijn de verkeersgegevens uit de memo gebruikt. Hierbij is de verwachte verkeerstoename opgehoogd naar 515, om zeker te weten dat aan de normen wordt voldaan. Als percentage vrachtverkeer is 2% ingevuld, wat een ophoging is van de resultaten van de gemiddelde verkeerstellingen. De conclusies van de rekentool zijn dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate is en geen nader onderzoek nodig is. In figuur 5.2 is het resultaat van de rekentool weergegeven.



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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		515
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,62
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,10
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

**Figuur 4.5 Resultaten NIBM-rekentool van Infomil voor luchtkwaliteit**

Hiernaast is inzicht verkregen in de huidige luchtkwaliteit door middel van de NSL-monitoringstool, waaruit blijkt dat in 2012 in de gehele gemeente zowel de concentratie NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) als de concentratie PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> (zeer fijn stof) voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

### 4.9 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk onder andere de kwetsbaarheid van de nieuwe bestemming ten aanzien van:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen.

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling op de Landtong van de Nieuwe Meer een onderzoek naar de externe veiligheidsrisico's van de aanwezige hoge druk aardgasleidingen uitgevoerd.<sup>6</sup> Het ontwikkelingsgebied ligt namelijk in het invloedsgebied van twee hoge druk aardgasleidingen. In het onderzoek is de ontwikkeling getoetst aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen. Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- Voor beide leidingen geldt een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding, gerekend vanuit het hart van de leiding. Deze belemmeringenstrook moet worden vrijgehouden van bebouwing.
  - Plaatsgebonden risico: het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10<sup>-6</sup> per jaar. Binnen de risicocontour zijn geen kwetsbare objecten gelegen. Vandaar wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.
  - In het inventarisatiegebied is het groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde en bedraagt maximaal 0,19 maal de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt toe door deze ruimtelijke ontwikkeling en de toename is meer dan 10% en vandaar is uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.
- In het kader van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam wordt in het onderzoek opgemerkt dat alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn gelegen binnen de 100%-letaliteitscontour van de hoge druk aardgasleidingen. Het groepsrisico overschrijdt de

<sup>6</sup> Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen. Ruimtelijke ontwikkeling Landtong Nieuwe Meer, 5 november 2014.

oriëntatiewaarde niet en zodoende wordt op dit punt voldaan het uitvoeringsbeleid. Nieuwe objecten bedoelt voor minder zelfredzame personen moeten worden gesitueerd buiten de 100% letaliteitsgrens. Aangenomen kan worden dat hotels en restaurants hier ook niet onder vallen en zodoende ook op dit punt wordt voldaan het uitvoeringsbeleid.

Ter verantwoording van het groepsrisico in het bestemmingsplan, wordt het volgende opgemerkt in het onderzoek: op grond van artikel 12, lid 2 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is het in alle gevallen vereist de brandweer in de gelegenheid te stellen tot het geven van advies in verband met het groepsrisico. De brandweer wordt in het kader van het bestuurlijk vooroverleg betrokken bij deze bestemmingsplanontwikkeling en wordt op deze manier in de gelegenheid gesteld advies te geven. Daarnaast is uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig op basis van artikel 12 van het Bevb.

#### 4.10 Milieuzonering

Om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen is het belangrijk om bij de vaststelling van nieuwe ruimtelijke plannen na te gaan in hoeverre de nieuwe functie in een gebied kan worden gecombineerd met bestaande functies. Soms is ruimtelijke scheiding nodig, bijvoorbeeld bij realisatie van een hinder veroorzakend bedrijf in een woongebied. De geldende normen voor milieuzonering zijn, voor zover deze wettelijk gelden, vastgelegd in het Activiteitenbesluit. Hiernaast worden de richtlijnen uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' algemeen geaccepteerd als norm. Deze laatste zijn echter 'zachte' richtlijnen, terwijl het Activiteitenbesluit harde normen bevat.

VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet worden nagegaan of het nodig is om functies ruimtelijk te scheiden. Omdat niet voor alle functies wet- en regelgeving is vastgelegd, is de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (VNG, 2009).

De genoemde afstanden in de VNG-publicatie zijn niet bindend. Wanneer deze worden gehanteerd in een ruimtelijk plan, moet worden gemotiveerd waarom de richtlijnen kunnen worden toegepast. En, indien ervan af wordt geweken, moet ook dit worden beargumenteerd.

In de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" is een tweetal gebiedstypen te onderscheiden: 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. De richtafstanden uit het omgevingstype rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsmaat worden verlaagd indien sprake is van gemengd gebied (zie tabel 5.3). De Landtong Nieuwe Meer kan, gezien de combinatie van jachthaven, hotel en restaurant worden aangemerkt als een gemengd gebied.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4.1	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter
5.1	500 meter	300 meter
5.2	700 meter	500 meter
5.3	1.000 meter	700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

Figuur 4.6: VNG-richtafstanden "Bedrijven en milieuzonering"

Voor hotels met keukens en voor restaurants is in de algemene lijst van de VNG-publicatie een richtafstand van 10 meter tot de dichtstbijzijnde woning genoemd. Voor een jachthaven met di-

verse voorzieningen is de richtafstand 50 meter. Beide afstanden worden ruimschoots in acht genomen in het plan.

Naast woningen zijn ook woonboten milieugevoelige bestemmingen. In het plangebied bevinden zich twee woonboten. In het kader van milieuzonering verbetert de situatie van beide woonboten met deze ontwikkeling. Een woonboot is afgemeerd aan de steigers van de bestaande jachthaven en de ander bevindt zich op de zuidoostelijke punt van de Kop van de Landtong. De afstand van laatstgenoemde woonboot tot het parkeerterrein is minder dan 50 meter, maar ligt wel op een grotere afstand dan 10 meter en 50 van respectievelijk het hotel-restaurant en de jachthaven. In de bestaande situatie is reeds een jachthaven aanwezig met bijbehorende opslag en werkplaats. In de nieuwe situatie betreft het een parkeerterrein, zodat geen sprake is van een verslechtering.

De woonboot die in de bestaande situatie afgemeerd ligt aan de meest westelijke steiger van de jachthaven komt in een vergelijkbare positie terug in de nieuwe situatie. Vandaar dat ook voor deze woonboot geen sprake is van een verslechtering.

#### Activiteitenbesluit

Het Activiteitenbesluit geeft algemene regels voor inrichtingen, waaronder ook voor jachthavens met meer dan 50 ligplaatsen. Deze regels zien op het lozen en innemen van afvalwater en bilgewater van pleziervaartuigen. Dergelijke voorschriften spelen pas een rol bij de aan te vragen milieuvergunning voor de jachthaven.

## 4.11 Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn twee onafhankelijke scenario's die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft. In volgorde van frequentie van voorkomen:

- Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).
- In het geval van een plan: toetsing of een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is vanwege hierin opgenomen activiteit(en). In dat geval is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.

Van het tweede punt is bij dit bestemmingsplan geen sprake. Hieronder wordt het eerste scenario toegelicht.

#### Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)

Bij ruimtelijke plannen en besluiten die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het milieu dient te worden beoordeeld of ten behoeve van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om milieubelangen bij verschillende ruimtelijke procedures een volwaardige plaats bij de besluitvorming te geven. De m.e.r. is wettelijk neergelegd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm). Om na te gaan voor welke plannen en besluiten daadwerkelijk een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, dient men het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) te raadplegen. In het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten als volgt onderverdeeld:

- Activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Deze activiteiten zijn opgenomen in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.;
- Activiteiten waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze activiteiten zijn opgenomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Op grond van lijst D bij het Besluit m.e.r., onderdeel D10 is de aanleg, wijziging of uitbreiding van jachthavens m.e.r.-beoordelingsplichtig in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer. Na vernieuwing en uitbreiding van de jachthaven kent de jachthaven 400 ligplaatsen voor vaste ligplaatshouders en passanten. Deze ontwikkeling wordt met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Hiervoor is een m.e.r.-beoordeling verplicht, omdat het bestemmingsplan bij D10 in kolom 4 als besluit is genoemd. De overige ontwikkelingen die mo-

gelijk zijn gemaakt met dit bestemmingsplan zijn op zichzelf niet beoordelingsplichtig. Desalniettemin is de volledige ontwikkeling meegenomen in de m.e.r.-beoordeling, die op grond van de ontwikkeling van de jachthaven noodzakelijk is.

#### Conclusie

Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat er geen sprake is van bijzondere nadelige gevolgen, die het opstellen van een MER noodzakelijk maken. De effecten zijn lokaal en beperkt, vandaar dat een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is.

[P.M. De m.e.r.-beoordeling wordt opgesteld na definitieve afronding van de onderzoeken. Deze worden afgerond aan de hand van de uitkomsten van het bestuurlijk vooroverleg.]

### **4.12 Conclusie milieu- en omgevingsaspecten**

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat er geen belemmeringen bestaan vanuit het oogpunt van milieu- en omgevingsaspecten voor de herontwikkeling van de Landtong Nieuwe Meer.

## 5 Ruimtelijke ontwikkelingen

### 5.1 Inleiding

In het door de stadsdeelraad Nieuw-West op 26 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' is de gebiedsvisie 'Oeverlanden Nieuwe Meer' opgenomen. Hierin wordt een aantal doelen gegeven voor het gebied, waaronder de Landtong van de Nieuwe Meer:

- Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de verweving van het metropolitane landschap met de stad, waardoor Amsterdam aantrekkelijker wordt als vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven. Hiervoor moeten de groen-recreatieve kwaliteiten van het gebied worden versterkt. Dit onder andere ten behoeve van de transformatie van het RID-gebied naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Daarnaast zijn er goede verbindingen nodig met de omgeving, waaronder het Amsterdamse Bos;
- Ontwikkelingen moet bijdragen aan de internationalisering van de zuidflank. Hiervoor is het van belang om dit groene recreatiegebied beter bereikbaar te maken, zodat het meer gebruikt wordt. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van een nieuw station Riekerpolder ten behoeve van een regiotrein Schiphol-Zuidas-Almere of de aanleg van een metrolijn van station Amsterdam Zuid naar Schiphol. Ook de aanleg van een halte van HOV-Westtangent behoort tot de mogelijkheden. In alle gevallen behoudt de Nieuwe Meer een grotendeels groen en recreatief karakter;
- Ontwikkelingen moeten beantwoorden aan de wens van het stadsdeel Nieuw-West om van de Landtong een geliefde groene, recreatieve ontmoetingsplek te maken met horeca aan of op het water van de Nieuwe Meer en een belangrijke rol voor de watersport, dit mede gelet op de ligging aan de Ringvaart. Het stadsdeel kan zich voorstellen dat een hotelontwikkeling een bijdrage levert aan de ambities van het stadsdeel en dat hiermee de hoeveelheid groen per saldo aanzienlijk toeneemt.

De eigenaar van het vastgoed van de jachthaven, Rochdale, heeft aangegeven op de Landtong de ontwikkeling van een hotel-restaurant en daarnaast de vernieuwing en uitbreiding van de jachthaven mogelijk te willen maken. Dit initiatief past binnen de ambitie van stadsdeel Nieuw-West voor de Landtong, die in dit hoofdstuk verder wordt belicht. De ontwikkeling draagt tevens bij aan het tegengaan van verdere verloedering van het gebied. Het gebied doet met de merendeels leegstaande gebouwen en het hoofdzakelijk verharde terrein geen recht aan de ligging in de Hoofdgroenstructuur (HGS). In de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur is de Landtong aangemerkt als groentype 'stadspark'. Gezien de bestaande situatie heeft Rochdale de ruimte gekregen om een bestemmingsplan voor te bereiden voor herontwikkeling van de Kop van de Landtong Nieuwe Meer.

#### 5.1.1 Relevante toetsingskaders

Het stadsdeel Nieuw-West, de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland hebben bij dit initiatief een toetsende rol. Het stadsdeel heeft ruimtelijke randvoorwaarden meegegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van het gebied. Deze moeten in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het initiatief is daarnaast niet op voorhand in overeenstemming met enkele toetsingskaders van provincie en gemeente.

- Op een tweetal punten is de herontwikkeling strijdig met de provinciale verordening:
  - Er wordt buiten 'Bestaand Bebouwd Gebied' gebouwd. Op basis van deze onderbouw brengt de ARO-commissie van de provincie Noord-Holland advies uit over de landschappelijke inpassing. In het bij dit bestemmingsplan behorende beeldkwaliteitsplan is de landschappelijke inpassing verder uitgewerkt;
  - Er wordt in het Natuurnetwerk Nederland gebouwd (NNN; voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur), want een deel van het water van de Nieuwe Meer wordt



overkluisd. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat compensatie ten behoeve hiervan kan op verschillende manieren kan plaatsvinden.

- Binnen de HGS van de gemeente Amsterdam is een hotelfunctie op deze plek niet toegestaan en mag de bebouwing dan wel verharding niet meer dan vijf procent bedragen.

### 5.1.2 Leeswijzer

Gezien bovenstaande punten wordt in het vervolg van dit hoofdstuk onderbouwd waarom de herontwikkeling van de Kop van de Landtong een meerwaarde heeft die afwijking van deze toetsingskaders rechtvaardigt. In §5.2 wordt ingegaan op de ambities voor de Landtong. Hierbij wordt ook een beschrijving van het plan gegeven en wordt de meerwaarde van de algehele ontwikkeling belicht. Vervolgens wordt de ontwikkeling in §5.3 getoetst aan de ladder van duurzame verstedelijking. Daarna staat in §5.4 de regionale hotelladder centraal. Ook wordt ingegaan op de vraag of het initiatief voldoet aan de vereisten die gelden vanuit de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Noord-Holland. In §5.6 komen de gevolgen van het bouwen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) ter sprake. Tot slot komen de gevolgen voor de HGS in §5.7 aan de orde. Aan de hand van enkele kaarten wordt inzichtelijk gemaakt dat de beoogde ontwikkelingen een serieuze verbetering inhouden van de verhoudingen tussen groen, bebouwing en verharding.

## 5.2 Ruimtelijke ontwikkeling Kop van de Landtong Nieuwe Meer

Zowel de Landtong als de noordwestelijke oever van de Nieuwe Meer ter hoogte van het Anton Schleperspad zijn in de Structuurvisie Amsterdam aangemerkt als punten waar een stedelijke recreatieve impuls wenselijk is. Ondanks het prachtige uitzicht op de Nieuwe Meer, wordt de Landtong nu namelijk ervaren als een doodlopend stuk groen. Ook heeft de Landtong een geïsoleerde uitstraling, waar slechts specifieke gebruikers – bezoekers van jachthaven en kunstkolonie – naar toe gaan. De uitdaging is om een aanbod te creëren dat de Landtong uit haar isolement haalt en tegelijkertijd de aanwezige groene waarden respecteert en versterkt. Gezien vanuit de structuurvisie roept de Landtong om een kwaliteitsimpuls van de publieke gebruiken en belevingswaarde van het groen rondom de Nieuwe Meer. De ligging in de HGS is dan ook niet per se een beletsel, want een plan met een zorgvuldige landschappelijke inpassing is kansrijk. Daarnaast is de Nieuwe Meer in de Watervisie Amsterdam aangeduid als metropolitane plek waarvan de recreatieve waarden moeten worden ontwikkeld. Tot slot past de ontwikkeling ook in het hotel-, leisure- en recreatiebeleid van gemeente en stadsdeel, waarin groen- en watergebieden als speciale nichemarkt worden gezien.

### 5.2.1 Meerwaarde van de ontwikkeling

De Kop van de Landtong Nieuwe Meer huisvest momenteel een leegstaande haven en is grotendeels verhard. Het is een gebied dat weinig wordt gebruikt en aan herontwikkeling toe is. Zo is de Landtong binnen de HGS aangemerkt als groentype 'stadspark' en verdient daarmee een geïntensiverd gebruik en meer bezoekers. Om dit te bereiken moet het groen en de infrastructuur een impuls krijgen. De mogelijkheden voor dagrecreatie moeten worden verbeterd door een inrichting van de Kop van de Landtong als openbaar park met uitzicht over het water. Daarnaast kan de Landtong uit haar isolement worden gehaald door een extra aanlandpunt voor de pont, zodat fiets- en wandelverbindingen ontstaan tussen Amsterdam Nieuw-West en het Amsterdamse Bos. De Kop van de Landtong blijft bereikbaar per auto via de bestaande weg, waarlangs een fietsroute wordt gerealiseerd. Ook komt een recreatieve voetgangersroute langs de oevers van de Nieuwe Meer en de Ringvaart richting de Kop van de Landtong. Dit wordt het zogeheten 'rondje Landtong'.

Gelegen aan de Ringvaart is de locatie verbonden met onder andere de Westeinder- en Kagerplassen en het Brasemermeer. Daarnaast is er over de Schinkel een goede vaarverbinding met de Amsterdamse binnenstad en dit maakt ook onderdeel uit van de Staande Mastroute voor zeilboten. Het is dan ook een toplocatie voor watersport te noemen. Ook maakt de Landtong onderdeel uit van de Groene AS en kan de inrichting als ecologische verbindingzone een kwaliteitsimpuls gebruiken. Ook is het streven de synergie tussen de bestaande en nieuwe functies op de Landtong te versterken. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een kunst- of atelierroute langs de Ringvaart en het terrein van de 'kunstkolonie Nieuwe en Meer'. Gezien de huidige situatie ziet het stadsdeel Nieuw-West zeker meerwaarde in de realisatie van deze ont-

wikkeling op deze locatie. Ook omdat het plan bijdraagt aan de versterking van de lokale economie en werkgelegenheid.

### 5.2.2 *Het plan*

Het plan bestaat uit twee volumes: één op het land en één op het water met een maximaal totaal oppervlakte van 6000 m<sup>2</sup> bvo. Elk volume heeft maximaal drie bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 11 meter. Het programma bestaat uit twee hoofdfuncties, namelijk een jachthaven en een hotel-restaurant.



Figuur 5.1 Voorbeelduitwerking van de architectuur

De jachthaven heeft 400 ligplaatsen met een bijbehorend kantoor en sanitaire voorzieningen, die samen 250 m<sup>2</sup> bvo beslaan. 200 ligplaatsen zijn bestemd voor passanten en de overige voor vaste ligplaatshouders. Er is een maximaal aantal van 200 ligplaatsen beschikbaar voor vaste ligplaatshouders, dit met het oog op de beschikbare parkeerruimte. Daarnaast is er ruimte voor een watersportwinkel van maximaal 150 m<sup>2</sup> bvo. Het hotel heeft maximaal 127 kamers en een café-restaurant met een terras aan het water. Het café-restaurant beslaat maximaal 600 m<sup>2</sup> bvo. Zo vullen het café-restaurant, de jachthaven en de watersportwinkel gezamenlijk maximaal 1000 m<sup>2</sup> bvo. Deze functies mogen over beide volumes worden verdeeld.

Gezien de daarmee gepaarde verkeersaantrekkende werking en de onwenselijkheid van touringcars is zalenverhuur niet toegestaan. Ook wordt er geen woonfunctie mogelijk gemaakt met het plan. Voor beide hoofdfuncties wordt voorzien in voldoende landschappelijk ingepaste parkeerplaatsen, dit conform de gemeentelijke parkeernormen. De bestaande daghoreca, de zogeheten Hot-Spot, en de benzinepomp ten behoeve van de watersport zijn eveneens in dit bestemmingsplan opgenomen.

### 5.2.3 *Parkeren*

In het parkeerbeleid wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein. In het stadsdeel Nieuw-West wordt bij het toepassen van de CROW-normen uitgegaan van de stedelijke zone 'sterk stedelijk', 'rest bebouwde kom'.

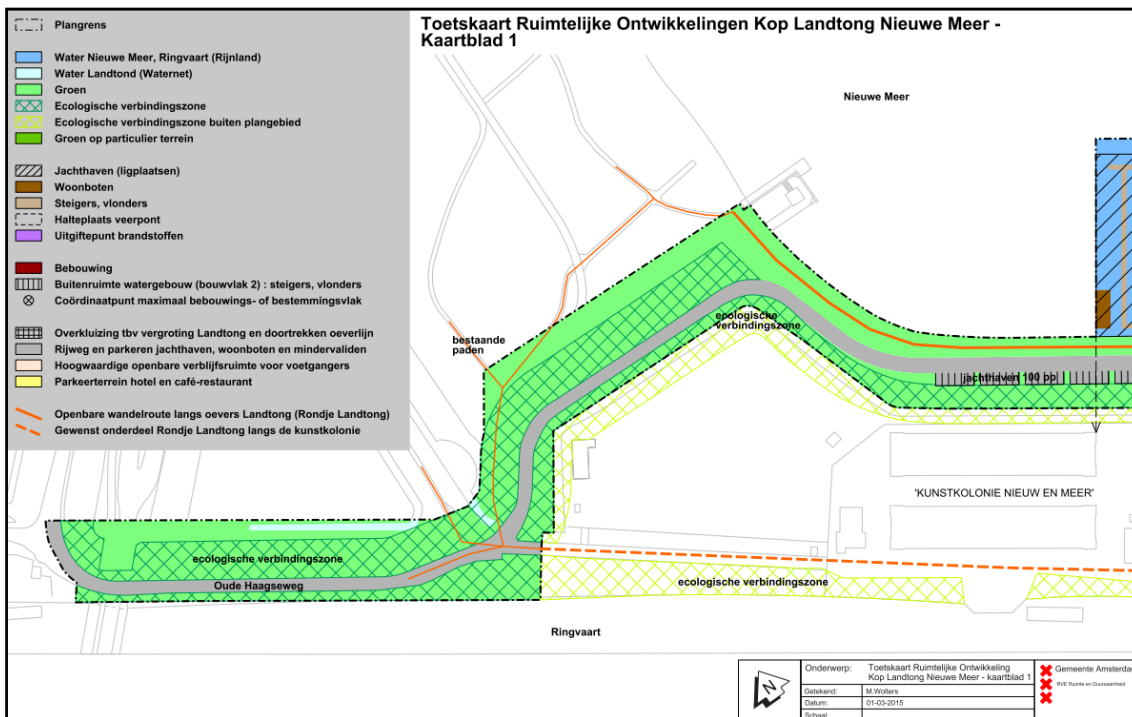
Uitgaande van een viersterren toeristenhotel en gelet op de aanwezige openbaar vervoervoorzieningen en de ongewenstheid van touringcars, is een parkeernorm van 0,7 gehanteerd. Hotelgasten zullen niet alleen per auto, maar ook per taxi, fiets of boot komen. Op basis van 127 kamers komt dit neer op 89 parkeerplaatsen. Voor het café-restaurant geldt enerzijds een parkeernorm van 12 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo restaurant en anderzijds 5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo café. Uitgaande van een gecombineerde invulling wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Dit resulteert in 37 parkeerplaatsen, hetgeen mede is gebaseerd op een dubbelgebruik van beide functies. Kortom, de parkeer-

behoefte is in totaal 126 parkeerplaatsen. Het landschappelijk ingepaste parkeerterrein op de Kop van de Landtong Nieuwe Meer biedt ruimte aan 137 auto's.

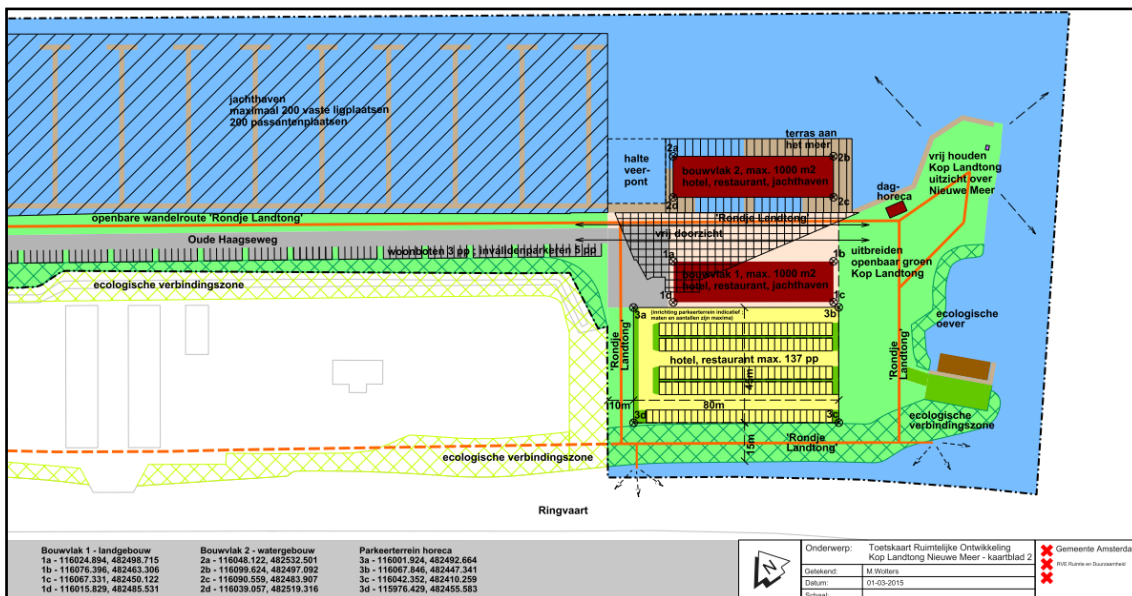
De jachthaven heeft minimaal 100 parkeerplaatsen, uitgaand van de verdeling in ligplaatsen tussen passanten en vaste ligplaatshouders. Voor vaste ligplaatsen is de parkeernorm bepaald op 0,5 per ligplaats. De norm voor passanten is vastgesteld op nul, zij komen en gaan namelijk per boot. Deze parkeerplaatsen moeten langs de Oude Haagseweg worden gesitueerd. Voor de watersportwinkel geldt geen aparte parkeernorm, aangezien dit hoofdzakelijk bezoekers van de jachthaven betreft. Daarnaast zijn parkeerplaatsen nodig ten behoeve van de woonbootbewoners. De parkeernorm is 1,3 parkeerplaats per woning, waarvan één op eigen terrein wordt gerealiseerd en 0,3 in de openbare ruimte ten behoeve van bezoekers. Op de Landtong zijn er geen mogelijkheden om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Gezien de twee in het plangebied gelegen woonboten, betekent dit dat drie in de openbare ruimte gesitueerde parkeerplaatsen nodig zijn. Tot slot zijn er vijf invalidenparkeerplaatsen noodzakelijk voor bezoekende dagrecreanten.

5.2.4 Beeldkwaliteitsplan

In het beeldkwaliteitsplan is de gewenste ruimtelijke kwaliteit van deze ontwikkeling beschreven. Omdat de Landtong planologisch buiten het 'Bestaand Bebouwd Gebied' (BBG) van Amsterdam ligt, zal de provincie Noord-Holland de ontwikkeling op de Kop van de Landtong op ruimtelijke kwaliteit toetsen. Ruimtelijke kwaliteit wordt in het beleid van de provincie Noord-Holland gedefinieerd als het totaal van de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van het landschap. Het beeldkwaliteitsplan wordt ook gebruikt als toetsingskader voor de ruimtelijke kwaliteit. Ook is een aantal kaarten gemaakt en opgenomen in zowel het beeldkwaliteitsplan als deze bestemmingsplantoelichting. Ten eerste is een toetskaart 'Ruimtelijke Ontwikkelingen' gemaakt, die hieronder is opgenomen. Daarnaast is een kaart gemaakt van de EHS-compensatie, die plaatsvindt met deze ontwikkeling. Tot slot is een kaart gemaakt die een weergave biedt van het grondgebruik in de bestaande en in de nieuwe situatie. Deze laatste twee kaarten zijn opgenomen in paragraaf 5.6 van deze toelichting op het bestemmingsplan.



Figuur 5.2 Toetskaart ruimtelijke ontwikkelingen Kop Landtong Nieuwe Meer – kaartblad 1



Figuur 5.3 Toetskaart ruimtelijke ontwikkelingen Kop Landtong Nieuwe Meer – kaartblad 2

### 5.3 Toetsing ladder van duurzame verstedelijking

In de bestaande situatie omvat de jachthaven 200 ligplaatsen. De merendeels leegstaande jachthaven met restaurant, alsmede bedrijfsgebouwen ten behoeve van reparatiewerkzaamheden is verouderd. Ook bevindt zich er een loods ten behoeve van winterstalling van boten en een groot verhard oppervlak. Met deze ontwikkeling omvat de jachthaven uiteindelijk 400 ligplaatsen met een bijbehorend kantoor en sanitaire voorzieningen, die samen 250 m<sup>2</sup> bvo beslaan. 200 ligplaatsen zijn bestemd voor passanten en de overige voor vaste ligplaatshouders. Er is een maximaal aantal van 200 ligplaatsen beschikbaar voor vaste ligplaatshouders, dit met het oog op de beschikbare parkeerruimte.

In hoofdstuk 3 van deze bestemmingsplantoelichting is ter sprake gekomen dat de ladder van duurzame verstedelijking van Rijksweg relevant is bij de beoordeling van nieuwe ruimtelijke initiatieven. Bij verdere verstedelijking moet worden aangetoond dat er sprake is van een actuele behoefte en in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien door herstructurering of transformatie van beschikbare gronden. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij deze ladder van duurzame verstedelijking.

#### 5.3.1 Trede 1: Regionale behoefte

De eerste vraag richt zich op de regionale behoefte aan de stedelijke voorzieningen die mogelijk worden met dit bestemmingsplan. De regionale behoefte wordt zowel kwantitatief als kwalitatief in beeld gebracht voor de hotelontwikkeling en de uitbreiding van de jachthaven.

##### 5.3.1.1 Hotelontwikkeling

Bij het doorlopen van de hotelladder in paragraaf 5.4 komt uitvoerig aan bod dat zowel in de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer als in de meeromvattende Metropoolregio Amsterdam een blijvende vraag is naar aanvullende hotelcapaciteit. Gemeentelijk en regionaal beleid zet dan ook nadrukkelijk in op het actief faciliteren van hotelontwikkeling om in de vraag te voorzien. Dit beleid dient om de internationale concurrentiepositie van Amsterdam te als toeristenstad te waarborgen. Daarnaast wordt aangetoond dat de groei in hotelovernachtingen zich doorzet en de afgelopen periode zelfs sterker is geworden. Ook wordt ingegaan op het onderscheidend vermogen van deze hotelontwikkeling ten opzichte van het bestaande aanbod en de reeds geplande ontwikkelingen. Daaruit komt naar voren dat dit concept een doelgroep bedient waarvoor op dit moment geen gelijksoortig aanbod bestaat.

##### 5.3.1.2 Uitbreiding jachthaven



Amsterdam is een aantrekkelijk gebied voor waterrecreatie en de gemeente zet actief in op het verder versterken hiervan. Zo is in de Structuurvisie 2014 de ambitie geformuleerd meer gebruik van groen en water te maken. De ontwikkeling sluit ook aan de op de doelstelling om de mogelijkheden voor recreatievaar te verbeteren. Door de ontwikkeling wordt de jachthaven uitgebreid en herontwikkeld en wordt de Landtong een aantrekkelijkere plek in het totale vaargebied van Amsterdam. Zo draagt de ontwikkeling bij aan de kwaliteit van het totale vaargebied binnen de gemeente.

Op dit moment bevinden zich 34 jachthavens binnen de gemeente en bestaat er behoefte aan goede ligplaatsvoorzieningen met faciliteiten. In opdracht van de provincie Noord-Holland is recent een onderzoek uitgevoerd dat de economische potentie van waterrecreatie en watertoe-risme in de provincie in kaart brengt. Dit onderzoek, getiteld 'Inventarisatie watersportsector Noord-Holland', is opgenomen als bijlage 6 bij deze toelichting. Daarin is een aantal trends en ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt:

- Jachthavens merken relatief weinig van de crisis en zien zelfs een opleving van de verhuurmarkt;
- Het aantal boten neemt toe en eveneens neemt de omvang van de jachten toe;
- Omdat er minder wordt gevaren met een individueel jacht, wordt dit meer als optionele verblijfplaats gezien en zullen jachthavens in de toekomst steeds meer transformeren tot een verblijfsplaats;
- De laatste jaren zijn er veel initiatieven ontwikkeld om de toegankelijkheid van het routenetwerk te verbeteren. De Staande Mastroutes zijn hier een voorbeeld van.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in Amsterdam en langs de Markermeer-IJmeer kust 7.577 ligplaatsen voor jachten zijn. Bestaande plannen voorzien op termijn in 950 additionele ligplaatsen in Amsterdam. Eerder is echter berekend dat een extra capaciteit van 3000 ligplaatsen nodig is in de periode tot 2030. Daarnaast staan er nog circa 2.000 schepen op de wachtlijst voor een ligplaats en is de bezettingsgraad in de Markermeer-IJmeer kust hoog met 96 procent. Het tekort aan ligplaatsen manifesteert zich niet uitsluitend in kwantitatieve zin. Er is ook behoefte aan jachthavens met ligplaatsen waar faciliteiten aanwezig zijn, aansluiten op bestaande vaarnetwerken en waar grotere boten terecht kunnen.

#### 5.3.1.3 Conclusie

De ontwikkeling die het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt sluit aan op een actuele regionale behoefte. Zo sluit de uitbreiding van de jachthaven aan op de kwalitatieve marktbehoefte en levert een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het tekort aan ligplaatsen. Daarnaast wordt met de hotelontwikkeling voorzien in de blijvende vraag naar aanvullende hotelcapaciteit. Deze hotelontwikkeling is bovendien onderscheiden en bedient een doelgroep waarvoor op dit moment geen gelijksoortig aanbod bestaat.

#### 5.3.2 *Trede 2: Bestaand stedelijk gebied*

Nu de regionale ruimtebehoefte is bepaald, waarin elders in de regio nog niet is voorzien, komt de volgende vraag aan bod. Bij de tweede trede van de duurzaamheidsladder is de vraag of de beoogde ontwikkeling kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. Bestaand stedelijk gebied wordt in artikel 1.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) als volgt gedefinieerd: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur." Wanneer de definitie van bestaand stedelijk gebied van het Rijk wordt gevolgd, dan is er sprake van een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van horeca, bedrijvigheid en detailhandel. Deze functies zijn allen verbonden aan de ter plaatse gesitueerde jachthaven en vandaar wordt dit gebied aangemerkt als bestaand stedelijk gebied.

Het is situatie- en gebiedsafhankelijk wat als stedelijk gebied moet worden beschouwd. Hier is sprake van bestaand stedelijk gebied, gezien de toegestane functies en de aanwijzing als stadspark, zijnde een onderdeel van het stedelijk groen. Door herstructurering en transformatie zal het uiteindelijke bebouwde gebied afnemen. Zoals ook is aangegeven in het bijbehorende



Beeldkwaliteitsplan, neemt het oppervlak bebouwing en verharding af ten opzichte van de bestaande situatie. Dit initiatief sluit aan bij de gemeentelijke en regionale ambities voor de Nieuwe Meer, waar de verrommelde en onveilige situatie wordt getransformeerd in een waardevol en openbaar waterrecreatiegebied met regionale uitstraling. Uiteindelijk neemt de bebouwing af in het gebied en kunnen de potentieel aanwezige recreatieve waarden worden benut.

#### 5.3.2.1 Conclusie

Er is sprake van transformatie van bestaand stedelijk gebied. Vandaar dat de derde trede van de ladder van duurzame verstedelijking niet van toepassing is voor deze ontwikkeling.

## 5.4 Hotelladder

Zowel vanuit het Rijk als de provincie Noord-Holland worden ruimtelijke ontwikkelingen getoetst in het kader van duurzame verstedelijking. Daarnaast hebben de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer gezamenlijk een hotelladder ontwikkeld waarmee hotelinitiatieven worden beoordeeld op grond van ruimtelijke, economische en kwalitatieve criteria. Gezien de overlap van toetsingsaspecten is de hotelladder als uitgangspunt genomen.

### 5.4.1 Hotelladder

Hier wordt de ontwikkeling per trede van de hotelladder getoetst, zodat de meerwaarde van het initiatief kan worden bepaald.

#### 5.4.1.1 Eerste trede: toegevoegde waarde voor hotelmarkt en omgeving

Bij het nemen van de eerste trede van de hotelladder staat de vraag centraal in hoeverre het hotelinitiatief waarde toevoegt aan het bestaande aanbod en aan de omgeving. Uit de "Regionale hotelstrategie 2016-2022" komt onder andere naar voren dat er nog steeds marktruimte is voor hotelinitiatieven in de regio. Voor het hotelbeleid is het van belang dat het juiste hotel een passende locatie heeft, oftewel kwaliteit gaat boven kwantiteit, ondanks dat de hotelmarkt nog steeds groeipotentie heeft. Recent onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek bevestigt deze groeipotentie: het aantal hotelovernachtingen in Nederland is de laatste jaren gestegen.<sup>7 8</sup> Bovendien overstijgt de groei binnen de gemeente Amsterdam de landelijke groei in hotelovernachtingen.<sup>9</sup>

#### *Doelgroep en hotelconcept*

Dit bestemmingsplan is kaderstellend en levert een bouwtitel voor hotelontwikkeling waaraan een exploitant zich later zal verbinden. Specifieke doelgroepen zijn in deze fase dan ook niet direct te onderscheiden, aangezien het precieze hotelconcept niet is uitgekristalliseerd. Desalniettemin geeft de locatie, het plan en het gebouw een duidelijke richting aan het eindgebruik.

Het gebied moet zich ontwikkelen tot een waterrecreatiegebied met een regionale uitstraling. Om de gebruikswaarde te verhogen beoogt het stadsdeel horecafuncties toe te voegen aan de Nieuwe Meer. Dit bestemmingsplan faciliteert een mogelijke menging van land- en waterrecreatie, werelden die voorheen gescheiden waren. Het plangebied ligt direct aan een belangrijk waterrecreatiegebied en dichtbij het Amsterdamse Bos, dat een grote aantrekkingskracht heeft op natuurliefhebbers. Een plek van rust, ruimte en weidse uitzichten, maar ook op een steenworp van enerzijds de belangrijkste toeristische attracties in de Amsterdamse binnenstad en anderzijds een perfecte uitvalsbasis voor Schiphol. Bij een hotel-restaurant in combinatie met een jachthaven ligt een hotelconcept voor de hand dat zich onder meer richt op waterrecreatie in brede zin. Een uitgebreide en vernieuwde jachthaven met diverse voorzieningen voor haar ge-

<sup>7</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek, *Toerisme 2014*, CBS: Den Haag/Heerlen, november 2014, p. 7.

<sup>8</sup> Het totaal aantal hotelovernachtingen in Nederland steeg in 2013 met 2,34% ten opzichte van 2012. In vergelijking met het eerste halfjaar van 2013, steeg het aantal hotelovernachtingen in Nederland in het eerste halfjaar van 2014 met 6,85%. Bron: CBS Statline, geraadpleegd op 18 november 2014.

<sup>9</sup> Het totaal aantal hotelovernachtingen in Amsterdam steeg in 2013 met 6,61% ten opzichte van 2012. In vergelijking met het eerste halfjaar van 2013, steeg het aantal hotelovernachtingen in Nederland in het eerste halfjaar van 2014 met 11,51%. Bron: CBS Statline, geraadpleegd op 18 november 2014.

bruikers en een mogelijke watersportwinkel kunnen de bestaande watersport op de Nieuwe Meer bedienen alsmede passanten die de Staande Mastroute afleggen. Het hotel-restaurant biedt natuurlijk ook voor niet-gebruikers van de jachthaven mogelijkheden om aan de waterkant te verblijven of te recreëren. Zo zijn het restaurant en de panoramaterrassen aan de waterkant openbaar voor passerende recreanten.

Kortom, het plan biedt ruime mogelijkheden voor (water)recreatie in combinatie met een gunstige locatie ten opzichte van toeristische attracties en uitvalsmogelijkheden. De doelgroep bestaat dan ook uit de verblijfstoerist die met het gezin profiteert van alles wat de Amsterdamse binnenstad te bieden heeft en dit tegelijkertijd kan combineren met de recreatieve mogelijkheden op en rond de Nieuwe Meer. De zogeheten 'kwaliteitstoerist' wordt bovendien beoogd, een doelgroep met een bovengemiddelde interesse in cultuur en een hoger financieel bestedingspatroon. De stad Amsterdam richt zich nadrukkelijk op deze doelgroep, mede om het aandeel bezoekers te verminderen dat wordt aangetrokken door het imago van een stad van seks en drugs.<sup>10</sup> Thema's zoals een watersporthotel, sporthotel, natuurhotel en een ouder/kindhotel passen bij deze unieke combinatie van rust, ruimte en water binnen het metropolitane Amsterdamse landschap. Het concept biedt ruimte voor zeilcursussen, fietsverhuur en speelvoorzieningen waarmee een bepaald hotelthema verder kan worden ontwikkeld.

#### *Bestaand aanbod*

Dit hotelconcept dat de unieke combinatie van rust, ruimte en water binnen het metropolitane Amsterdamse landschap benut, is niet of nauwelijks vertegenwoordigd binnen het bestaande hotelaanbod. Ook de huidige hotelontwikkelingen voorzien niet in een dergelijk aanbod. Binnen de gemeente Amsterdam wordt onderkend dat de kansrijke kwaliteiten van groene en blauwe gebieden, zoals de Nieuwe Meer, nadrukkelijker moeten worden benut. De potentie voor de vrijetijdseconomie is kansrijk, maar deze gebieden zijn binnen en buiten de stad nauwelijks bekend. In de beleidsnotitie 'Ontdek Amsterdam' is dan ook onderkend dat de randen van de stad toeristische potentie hebben, maar dat vooral de onbekendheid ervan parten speelt.<sup>11</sup> De potentie van het hotelconcept is zeker aanwezig als men kijkt naar recente cijfers over deelname aan recreatieactiviteiten die specifiek worden bediend met het hotelconcept. Uit recent onderzoek van het CBS blijkt dat toeristen uit binnen- en buitenland op grote schaal deelnemen aan recreatieactiviteiten als watersport en buitenrecreatie.<sup>12</sup>

#### *Sterrenclassificatie*

Het hotelconcept sluit uit aan bij een sterrenclassificatie van ten minste 4-sterren. In meerdere onderzoeken naar de hotellerie in Nederland komt overigens naar voren dat in de hotelmarkt steeds minder aandacht wordt besteed aan de sterrenclassificatie.<sup>13</sup> Daarbij wordt aangegeven dat hotelconcepten een meer onderscheidend criterium zijn geworden, oftewel: "Zij staan voor een nieuwe manier van overnachten, waarbij niet de sterrenclassificatie doorslaggevend zal zijn, maar de aansluiting van de visie en faciliteiten op de overtuiging van de gast."<sup>14</sup>

Onderzoek van de gemeente Amsterdam wijst uit dat stadsdeel Nieuw-West in het algemeen en de omgeving van de Nieuwe Meer in het bijzonder – gemeten in juli 2013 – weinig hotels huisvesten.<sup>15</sup> Overigens zijn in 2014 binnen de gemeente Amsterdam naar verhouding de meeste hotels binnen het stadsdeel Nieuw-West gerealiseerd. De twee 4-5 sterrenhotels met meer dan 100 bedden die zich in de nabijheid van de Nieuwe Meer bevinden, zijn Dutch Design Hotel Artemis, Corendon Vitality Hotel Amsterdam en Mercure hotel Amsterdam Airport.

<sup>10</sup> Amsterdam Marketing, *Amsterdam Marketing 2013-2018*, Amsterdam, 5 december 2012, p. 9.

<sup>11</sup> Gemeente Amsterdam, *Ontdek Amsterdam! Spreiding van het toerisme over de stad*, Amsterdam, 14 oktober 2008, p. 13.

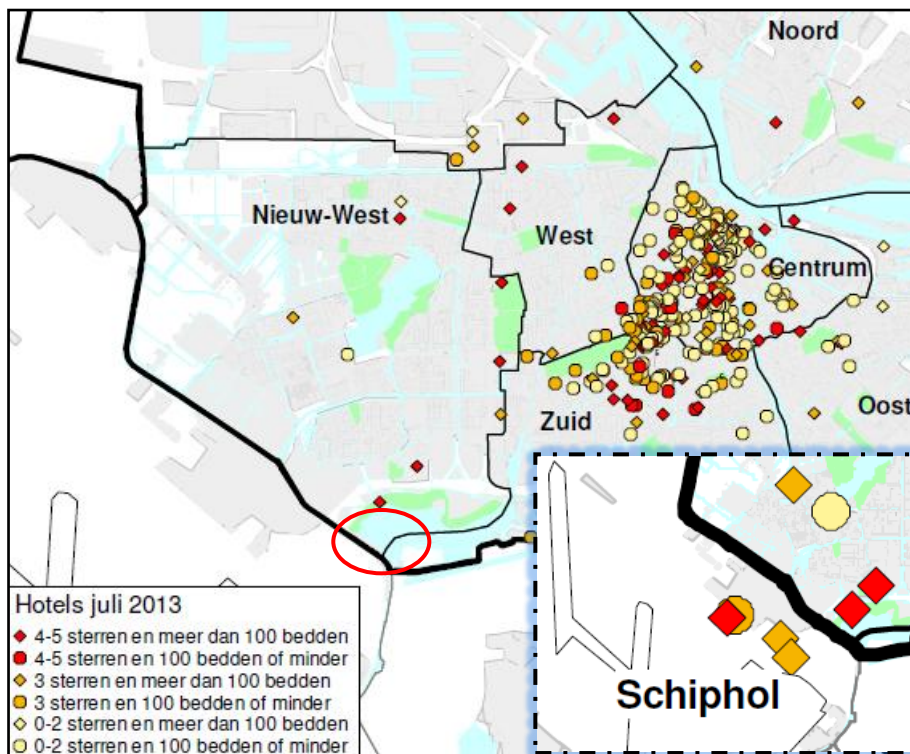
<sup>12</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek, *Toerisme 2014*, CBS: Den Haag/Heerlen, november 2014, p. 38 en p. 86.

<sup>13</sup> Buck Consultants International & Horwath HTL, *Actualisatie Regionaal Hotelbeleid Metropoolregio Amsterdam (MRA)*, Nijmegen/Hilversum, februari 2013, p. 64.

<sup>14</sup> KPMG, *Hospitality Benchmark 2014. Cijfers maken het duidelijk!*, Amstelveen, juni 2014, p. 33.

<sup>15</sup> Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam, *Toerisme in Amsterdam en regio 2012-2013. Hotelbranche en hotelovernachtingen*, Amsterdam, oktober 2013, p. 15.

Dutch Design Hotel Artemis heeft een onderscheidend concept en “staat voor luxe, kunst, design, fashion, moderne stijl en comfort”.<sup>16</sup> Corendon Vitality Hotel Amsterdam is een viersterrenhotel dat zich richt op zaken- en vrijetijdsreizigers, zo heeft het een spa en vergaderruimten.<sup>17</sup> Mercure hotel Amsterdam Airport richt zich nadrukkelijk op zakelijke overnachtingen en de gunstige ligging ten opzichte van Schiphol, zo staat op de website: “Dit maakt het hotel ideaal voor vergaderingen, meetings of flexwerken.”<sup>18</sup> Net buiten de stadsgrenzen van Amsterdam bevindt zich nog één hotel met een vergelijkbare sterrenclassificatie, Dorint Airport-Hotel Amsterdam. Dit hotel richt zich op de zakelijke overnachtingen en noemt zichzelf een ‘conference hotel’.<sup>19</sup>



Figuur 5.4 Overzicht hotels juli 2013 (Bron: Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam)

Slotsom is dat in de directe omgeving van de Nieuwe Meer slechts een beperkt aantal hotels is gevestigd, zeker wanneer dat wordt vergeleken met andere stadsdelen. Onder deze hotels bevinden zich drie hotels met een vergelijkbare sterrenclassificatie. Deze hotels richten zich hoofdzakelijk op zakelijke overnachtingen of heeft een (onderscheidend) hotelconcept dat niet overeenkomt met het hier beoogde concept.

#### 5.4.1.2 Tweede trede: het hotelinitiatief en de kanskaart

Bij het nemen van de tweede trede van de hotelladder dient te worden bekeken of het initiatief binnen een kansengebied ligt dat op de kanskaart is aangegeven. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer hebben deze kaart opgesteld om gebieden te duiden welke hun voorkeur hebben voor de vestiging van nieuwe hotels. De kanskaart is een onderdeel van een integrale afweging op grond van de hotelladder.

<sup>16</sup> Website Dutch Design Hotel Artemis, geraadpleegd op 19 november 2014:

<http://www.artemisamsterdam.com/nl/over-hotel-artemis>

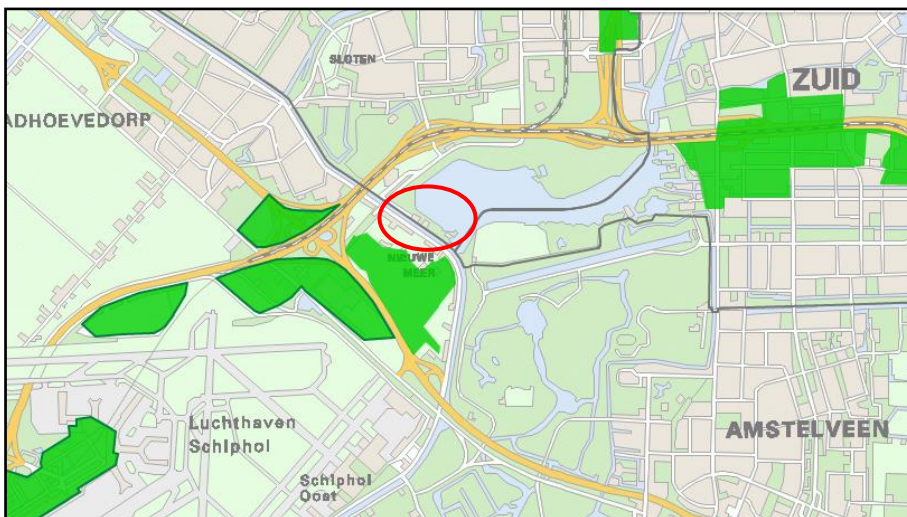
<sup>17</sup> Website Corendon Vitality Hotel Amsterdam, geraadpleegd op 23 februari 2015:

<http://corendonhotels.com/corendon-vitality-hotel-amsterdam/facilities/>

<sup>18</sup> Website Mercure hotel Amsterdam Airport, geraadpleegd op 19 november 2014:

<http://www.accorhotels.com/nl/hotel-1315-mercure-hotel-amsterdam-airport/index.shtml>

<sup>19</sup> Website Dorint Airport-Hotel Amsterdam, geraadpleegd op 19 november 2014: [http://hotel-amsterdam-airport.dorint.com/fileadmin/inhalte/hotels/amsterdam/PDF/Infoblatt\\_Amsterdam\\_EN\\_1011774\\_Ansicht.pdf](http://hotel-amsterdam-airport.dorint.com/fileadmin/inhalte/hotels/amsterdam/PDF/Infoblatt_Amsterdam_EN_1011774_Ansicht.pdf)



Figuur 5.5 Kansencartaat behorend bij de hotelladder

Het plangebied ligt niet binnen één van de aangeduide kansengebieden, maar bevindt zich op korte afstand van de kansengebieden die zich in de oksels van de A4 en de A9. Deze gebieden liggen binnen de gemeente Haarlemmermeer.

De kansencartaat heeft geen bepalende rol in het beoordelen van initiatieven, maar is een integraal onderdeel van de beoordeling die plaatsvindt op grond van de hotelladder. Vandaar is het interessant om te bekijken welke argumenten zijn aangelegd bij het bepalen van de kansengebieden. De gemeente Amsterdam heeft als generieke toelichting op het aanwijzen van bepaalde kansengebieden het volgende opgenomen: “De kansengebieden zijn gebieden waar de gemeente vanuit het perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling, de functiemix en het positieve economisch effect de hotelontwikkeling wenselijk acht. Transformatie/herontwikkeling wordt gestimuleerd.”<sup>20</sup> Dit zijn aspecten die deel uitmaken van de hotelladder en het hotelinitiatief wordt dan ook verderop in dit hoofdstuk beoordeeld aan de hand van deze aspecten.

#### 5.4.1.3 Derde trede: transformatie

Hotelinitiatieven waarbij sprake is van transformatie van bestaand vastgoed hebben de voorkeur van de gemeente Amsterdam. Een tweetal manieren van transformatie wordt hierbij onderscheiden. Enerzijds is er sprake van transformatie als in bestaand vastgoed nieuwe hotelkamers worden gerealiseerd, dat voorheen een andere functie had. Op dit moment wordt de wenselijkheid van het transformeren van leegstaande kantoorpanden kritisch bekeken. Zo is opgemerkt dat door de toename aan kantoortransformatie – die de laatste jaren heeft plaatsgevonden – overaanbod, verschraving en ongewenste concentratie van het hotelaanbod dreigt.<sup>21</sup> Er wordt dan ook gepleit om juist ruimte te bieden aan hotels met concepten of locaties, die een grote meerwaarde betekenen voor de Metropoolregio Amsterdam.<sup>22</sup> Anderzijds kan transformatie ook de sloop van bestaand vastgoed betekenen, waarna een nieuwbouw hotel wordt gerealiseerd. Hier is sprake van de tweede variant: transformatie door sloop en nieuwbouw.

In het gebied bevinden zich op dit moment (deels verouderde) opstallen behorende bij de jachthaven, inclusief steigers, parkeervoorzieningen en open terreinen. De Landtong is voor een groot deel verhard, het groen is versnipperd en er staat nog verouderde bebouwing van de voormalige jachthaven. De in het bestemmingsplan beoogde ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door de verouderde bebouwing te slopen en de verharding neemt per saldo af. In het kader van duurzame verstedelijking wordt dan ook geen extra bebouwing of verharding aange-

<sup>20</sup> Gemeente Amsterdam, *Kansencartaat met bestaande hotels, hotelplannen en kansengebieden*, Bijlage bij ‘Regionale hotelstrategie 2016-2022’.

<sup>21</sup> Buck Consultants International & Horwath HTL, *Actualisatie Regionaal Hotelbeleid Metropoolregio Amsterdam (MRA)*, Nijmegen/Hilversum, februari 2013, p. 65.

<sup>22</sup> Buck Consultants International & Horwath HTL, *Actualisatie Regionaal Hotelbeleid Metropoolregio Amsterdam (MRA)*, Nijmegen/Hilversum, februari 2013, p. 61.



bracht, maar krijgt de Landtong van de Nieuwe Meer en de directe omgeving een krachtige kwaliteitsimpuls. Zo draagt dit private initiatief voor hotelontwikkeling bij aan het realiseren van beleidsdoelen van diverse bestuurslagen.

#### 5.4.1.4 Vierde trede: ruimtelijke criteria

Bij het nemen van de vierde trede van de hotelladder wordt het hotelinitiatief beoordeeld aan de hand van een aantal ruimtelijke criteria en een aantal kwalitatieve en economische criteria. Hier wordt eerst ingegaan op de ruimtelijke criteria. De ruimtelijke criteria aan de hand waarvan een hotelinitiatief wordt beoordeeld vallen uiteen in criteria die betrekking hebben op verkeer en vervoer, de ruimtelijke inpasbaarheid van het initiatief en tot slot de (aanvulling op) voorzieningen in de nabijheid van het plangebied.

##### *Verkeer en vervoer*

De aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is een voorwaarde voor hotelontwikkeling. In het kader van de hotelladder wordt onder HOV een frequente bus-, trein- of metroverbinding (minimaal vier per uur) verstaan op maximaal 1000 meter van het hotel. Overigens geven de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer aan dat de bereikbaarheid van een hotel ook anderszins kan worden gegarandeerd, waardoor HOV minder noodzakelijk is.<sup>23</sup> Dit kan het geval zijn als het hotel ook zelf vervoer aanbiedt of als het hotel zich vooral richt op gasten die met een auto komen, bijvoorbeeld als het hotel aan een snelweg ligt. De hotellocatie binnen dit bestemmingsplan ligt binnen een afstand van één kilometer van de bushalte aan de Oude Haagseweg, waar meer dan vier keer per uur een bus stopt. Vanaf hier zijn namelijk frequente busverbindingen met Schiphol, de NS-stations Lelylaan en Sloterdijk en de binnenstad van Amsterdam, namelijk het Leidseplein.<sup>24</sup> De Structuurvisie Amsterdam 2040 heeft tot doel de openbaar vervoerverbindingen rond de Nieuwe Meer verder te verbeteren om zo de recreatieve aantrekkingskracht te versterken. De autobereikbaarheid van het plangebied is al uitstekend, gezien de ligging ten opzichte van de A4, A5 en A9. Gelegen aan de oever van de Nieuwe Meer en dichtbij het Amsterdamse Bos, zullen ook recreërende fietsers en wandelaars het hotel aan doen. Door de aanwezigheid van de jachthaven zullen hotelbezoekers ook het hotel aandoen vanaf het water, bijvoorbeeld op doortocht op de Staande Mastroute.

##### *Ruimtelijke inpasbaarheid*

In de hotelladder wordt de ruimtelijke inpasbaarheid van het hotelinitiatief beoordeeld aan de hand van de standaardtoetsingscriteria voor ruimtelijke initiatieven en of de VNG-systematiek van richtafstanden wordt nageleefd. Ter voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn deze aspecten uitvoerig onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn uitvoerig toegelicht in hoofdstuk 4 van deze toelichting, daar zij naar verwezen. Daarnaast is er een aantal aanvullende aspecten dat van belang is bij de ruimtelijke inpasbaarheid van een hotelinitiatief. Het gaat hierbij om de inpasbaarheid van een hotel in het algemeen en om de inpasbaarheid van het specifieke hotelgebouw binnen de bestaande omgeving.

In het Beeldkwaliteitsplan Kop van de Landtong Nieuwe Meer dat door Grontmij is opgesteld, wordt uitgebreid stilgestaan bij de gewenste ruimtelijke kwaliteit van deze ontwikkeling. Hier worden de hier relevante punten nogmaals aangestipt. De mogelijke overlast en privacyinbreuk die het hotel heeft op zijn omgeving is beperkt. Zo wordt, afgezien van de woonboten, planologisch gezien geen bewoning toegestaan op de Kop van de Landtong. De woonboten worden – in overleg met betrokkenen – in het plangebied geïntegreerd. Het hotel bevindt zich op afstand van andere publieksfuncties, zoals de broedplaatsen. Het hotel-restaurant wordt als beeldbepalende recreatieve attractie op de Kop van de Landtong geïntegreerd in de recreatieve groene parkruimte. De hotelontwikkeling gaat gepaard met een herinrichting van de Landtong en de opwaardering van het aanwezige groen. Dit draagt bij aan de openbaarheid van de Landtong en het veiligheidsgevoel van bezoekers. Zo wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan de be-

<sup>23</sup> Website Hotelladder van gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, geraadpleegd op 19 november 2014: <http://hotelladder.nl/home/amsterdam/?next>

<sup>24</sup> Website Connexion, geraadpleegd op 19 november 2014: <http://www.connexion.nl/>



staande problematiek van onoverzichtelijkheid en onveiligheid, die ook in het 'Essay Oeverlanden Nieuwe Meer' is onderkend.<sup>25</sup>

De nieuwe bebouwing is op het water van de Nieuwe Meer georiënteerd en er wordt ten dele zelfs op het water gebouwd. Uit het beeldkwaliteitsplan komt onder meer naar voren dat nadrukkelijk wordt aangesloten op de bestaande bebouwingsstructuren op de Landtong. Het uitgangspunt voor de architectuur van de bebouwing is een eigen en eigentijds karakter dat past bij het groene karakter van het gebied. Vandaar dat de materialen duurzaam zijn en er een terughoudendheid is in het materiaalgebruik. Doordat is gekozen voor een bouwhoogte van maximaal 11 meter, vindt het gebouw aansluiting op de aanwezige bebouwing en bomenstructuur op de Landtong.

#### *Aanwezige voorzieningen en multifunctionaliteit*

Voor hotelgasten is het van belang dat zij gebruik kunnen maken van voorzieningen op een korte reisafstand van het hotel. Het gaat hierbij om attracties en bezienswaardigheden, stadscentra, een luchthaven en zakelijke voorzieningen. De precieze voorzieningen die van belang zijn, hangen grotendeels af van de doelgroep waarop het hotel zich richt. Daarnaast moet het hotel een waardevolle toevoeging zijn voor de bestaande functies in het omliggende gebied.

De Landtong van de Nieuwe Meer is een plek van rust, ruimte en weidse uitzichten en de belangrijkste voorziening voor hotelbezoekers is de locatie zelf. Een hotel-restaurant dat van alle gemakken is voorzien en alle mogelijkheden biedt voor recreatie op en aan het water, recreëren in het Amsterdamse Bos en watersport op de Nieuwe Meer. Wanneer men is voldaan na een dag op het water en in de natuur, dan staat men zo in de Amsterdamse binnenstad. Ten slotte ligt het hotel op een steenworp afstand van Schiphol. Het hotel-restaurant en de vernieuwde en uitgebreide jachthaven kunnen een belangrijke pijler vormen in de ontwikkeling van de Oeverlanden van de Nieuwe Meer. Zo draagt een privaat initiatief bij aan het behalen van beleidsdoelstellingen, die stadsdeel en gemeente beide onderschrijven. De Nieuwe Meer als recreatiegebied met regionale uitstraling, dat wordt gevonden door recreanten uit Amsterdam en de regio en buitenlandse toeristen. Hoogwaardige horeca benut de potentie van het gebied en versterkt de aantrekkelijk combinatie van groene en blauwe kwaliteiten.

#### 5.4.1.5 Kwalitatieve en economische criteria

Bij de beoordeling van een hotelinitiatief zijn ook kwalitatieve en economische criteria van belang, die uiteenvallen in de aspecten business plan, duurzaamheid en de bijdrage die het initiatief levert aan de omgeving.

#### *Business plan*

Stadsdeel Nieuw-West wordt regelmatig benaderd door potentiële ontwikkelaars van hotelinitiatieven op bijzonder locaties, zoals aan de Sloterplas en in de Tuinen van West.<sup>26</sup> Ook Rochdale heeft al verschillende belangstellenden gesproken aangaande de mogelijkheid van een hotel op de Landtong van de Nieuwe Meer. Op dit moment is het een bewuste keuze om eerst de bestemmingsplanprocedure af te ronden en zo kaders te stellen en een bouwtitel te bieden voor hotelontwikkeling. Voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure is de financiële haalbaarheid onderzocht en aangetoond en heeft over de ontwikkeling afstemming plaatsgevonden met de gemeentelijke Hotelloods.

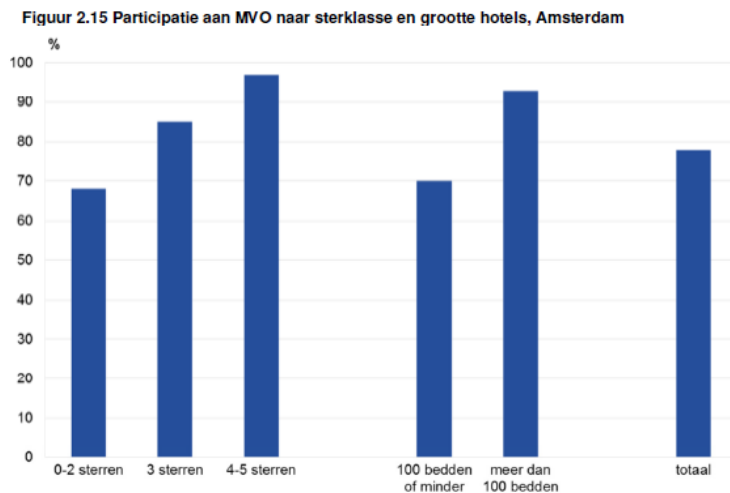
#### *Duurzaamheid*

Het hotel krijgt een uitstraling die past bij het groene karakter van het gebied. Naast het gebruik van glas en staal, wordt ook veel natuurlijk ogend materiaal als hout gebruikt, dat ook zijn houtkleur behoudt en niet wordt geverfd. Ook wordt de bouwmassa ingebed in de bestaande natuurlijke omgeving, waarbij met name de bestaande boompertjes worden gerespecteerd. Met GPR-normen wordt de duurzaamheid van het gebouw vastgesteld. Deze hotelontwikkeling is geen uitgesproken duurzaamheidsproject, hoewel de uiteindelijke exploitant een duurzame bedrijfsfi-

<sup>25</sup> Stadsdeel Nieuw-West, *Essay Oeverlanden Nieuwe Meer*, Amsterdam 26 september 2012, p. 19-21.

<sup>26</sup> Stadsdeel Nieuw-West, *Horeca en Leisurevisie Nieuw-West 2013-2017. Verruiming van de kansen voor horeca en leisure*, Amsterdam, juni 2013, p. 17

losofie kan praktiseren. Amsterdamse hotels met een sterrenclassificatie van vier of meer die passen bij deze ontwikkeling, hebben vrijwel altijd – meer dan 95% van de hotels – een hoogwaardige bedrijfsfilosofie met betrekking tot duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Uit recent onderzoek vanuit de gemeente Amsterdam blijkt dat het aannemelijk is dat een hotelexploitant wordt gevonden, die participeert aan MVO.<sup>27</sup> Hierbij wordt met name aandacht besteed aan energie- en waterbesparing en het milieubewust werken door afvalscheiding. Onderstaande afbeelding is afkomstig uit datzelfde onderzoek.



**Figuur 5.6 Participatie aan MVO naar sterklasse en grootte hotels, Amsterdam. (Bron: Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam)**

#### *Functiemenging en lokale kwaliteitsimpuls*

Het bestemmingsplan maakt niet alleen de ontwikkeling van een hotel mogelijk. Zo wordt ook een restaurant gerealiseerd en worden terrassen aan de waterkant aangelegd, die openbaar toegankelijk zullen zijn voor bezoekers van de Landtong. Daarnaast wordt de bestaande jachthaven vernieuwd en uitgebreid en worden voorzieningen aangelegd, die zijn gericht op deze watersporters. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor een watersportwinkel alsook andere functies, zo kan worden gedacht aan de verhuur van zeilboten, kano's en fietsen. Ook de vestiging van een zeilschool behoort tot de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor verdere functies binnen de jachthaven. De functiemenging van hotel, restaurant en de jachthaven en de ontwikkelruimte die het bestemmingsplan biedt, geven lokale ondernemers mogelijkheden om daarop in te springen. De openbare ruimte wordt dan ook niet geprivatiseerd en is openbaar toegankelijk voor iedereen die wil genieten van de unieke combinatie van natuur en water binnen het metropolitane Amsterdamse landschap. Daarnaast krijgt de gehele Landtong en daarmee ook de gehele Nieuwe Meer een kwaliteitsimpuls door de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Door de toegenomen veiligheid en de verbetering van het aanwezige groen krijgt het gebied een betere uitstraling. Hoewel dit bestemmingsplan daar niet direct invloed op heeft, kunnen lokale ondernemers inspelen op en gebruikmaken van de vergrote recreatieve aantrekkingskracht van de oeverlanden van de Nieuwe Meer. Het hotel-restaurant en de jachthaven kan dan ook een economische groeipijler vormen voor de ontwikkeling van de gehele Nieuwe Meer tot een waterrecreatiegebied met regionale uitstraling.

#### 5.4.1.6 Conclusie van de hotelladder

De Kop van de Landtong Nieuwe Meer – het plangebied – is in de bestaande situatie een allegaartje aan verharding en opstallen. De verouderde en verrommelde bebouwing is bovendien slecht toegankelijk voor bezoekers en werkt niet uitnodigend voor recreanten om van het aanwezige groen en de vergezichten over de Nieuwe Meer te genieten. De ad hoc ontwikkeling van het gebied heeft geleid tot een onoverzichtelijke en ongeordende situatie, waardoor een gevoel

<sup>27</sup> Bureau Onderzoek en Statistiek Gemeente Amsterdam, *Toerisme in Amsterdam en regio 2012-2013. Hotelbranche en hotelovernachtingen*, Amsterdam, oktober 2013, p. 31.

van sociale onveiligheid en overlast heerst. De unieke combinatie van groen en water is aanwezig, maar vertegenwoordigt in de huidige situatie nauwelijks recreatieve waarde.

In het beleid van de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Nieuw-West komt een heel ander toekomstbeeld naar voren. De Nieuwe Meer heeft een strategische positie ten opzichte van het stadscentrum en biedt rust, ruimte en open water middenin het drukbevolkte metropolitane Amsterdamse landschap. Deze kwaliteiten worden nu onderbenut, maar uiteindelijk moet de Nieuwe Meer een recreatiegebied zijn met regionale uitstraling. De lokale overheden zijn het erover eens dat dit alleen kan worden gerealiseerd als de ruimtelijke opbouw van het gebied wordt verbeterd. Zo moeten de oevers van de Nieuwe Meer, met hun hoge recreatieve gebruikswaarde, beter ontsloten worden. Een belangrijke rol hierbij is de aanleg van het Rondje Nieuwe Meer, een recreatieve fiets- en wandelroute die bezoekers langs de oevers van het meer leidt. Centraal in de beleidsvisie staat dat er samenhang in het nu nog verrommelde gebied moet worden aangebracht en daarmee de openbaarheid van de Nieuwe Meer toeneemt. Recreanten moeten hun weg kunnen vinden naar de uitzichtlocaties, zoals de Landtong, zodat iedereen kan genieten van weidse uitzichten over het open water en de voorbijtrekkende scheepvaart. Een belangrijke rol bij deze kwaliteitsimpuls is weggelegd voor de plaatselijke horeca. De huidige potentie van de vrijetijdseconomie rondom de Nieuwe Meer wordt onderbenut. Met recreatieve publieksfuncties als een restaurant, een hotel of een surfplankverhuur krijgt de lokale economie een boost en wordt de aantrekkingskracht vergroot.

Gemeente en stadsdeel willen niet zomaar horeca en andere recreatievoorzieningen toevoegen aan het gebied, maar hebben daarvoor duidelijke randvoorwaarden gesteld. Dit bestemmingsplan maakt een ontwikkeling mogelijk die daaraan voldoet. Een in Amsterdam uniek hotelconcept waar iedereen van de rust en weidsheid van de Nieuwe Meer kan genieten op een stap-sprong van de binnenstad. Het juiste hotel op de juiste plek en kwaliteit boven kwantiteit, dat is de kern van het Amsterdamse hotelbeleid en deze hotelontwikkeling beantwoordt daaraan. De hotelontwikkeling geeft een kwaliteitsimpuls aan de Landtong door samenhang te brengen, het groen een recreatieve waarde te geven en met panoramische uitzichtpunten de verbinding te maken met het water. De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, heeft tot gevolg dat zowel de hoeveelheid bebouwing als de verharding afneemt en de oevers beleefbaar worden. Kantoren transformeren naar hotels voor de zakelijke markt is een beproefd recept geweest dat zeker de laatste jaren succes heeft gehad. Deze hotelontwikkeling beantwoordt een andere vraag, een vraag om te recreëren binnen een stedelijk landschap. Een ontwikkeling die de Nieuwe Meer voor iedereen beleefbaar en toegankelijk maakt. Gebruikers van de jachthaven en hotelgasten genieten samen met Amsterdammers en toeristen uit de stad van de oevers van de Landtong of recreëren op het water. Deze ontwikkeling kan een economische groeipieler zijn om uiteindelijk het gezamenlijke doel te verwezenlijken: van de Nieuwe Meer een waterrecreatiegebied maken met regionale uitstraling.

In deze paragraaf is het initiatief getoetst aan de hotelladder. Hieruit is gebleken dat aan de hotelladder en de individuele treden en criteria die daar onderdeel van uitmaken wordt voldaan.

## 5.5 Toetsing verstedelijking PRV

In het kader van de hotelladder, die vanuit de regio van toepassing is, en de ladder van duurzame verstedelijking die vanuit het Rijk geldt bij dit initiatief, speelt ook een ander toetsingsinstrument een rol bij dit initiatief. In de provinciale verordening van de provincie Noord-Holland zijn namelijk enkele eisen geformuleerd die gelden bij verstedelijking. In deze paragraaf wordt ingegaan op dit toetsingskader.

In de verordening wordt in artikel 2 onder kk verstedelijking als volgt gedefinieerd: “ontwikkeling van functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover de hiervoor genoemde functies het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken.” In de provincie Noord-Holland wordt het landelijk gebied aangemerkt als datgene dat niet wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied (BBG).

Het is situatie- en gebiedsafhankelijk wat als stedelijk gebied moet worden beschouwd. Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 'Kwaliteit door veelzijdigheid' aangegeven dat het uitgangspunt is om nieuwe bebouwing zoveel mogelijk binnen het zogeheten Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) te realiseren. Het BBG is ook in de provinciale verordening vastgelegd en hieronder is een afbeelding opgenomen van het ter plaatse van het plangebied aangewezen BBG.



**Figuur 5.7 Bestaand Bebouwd Gebied (Bron: Provinciale Verordening Noord-Holland)**

In de provinciale verordening wordt bestaand bebouwd gebied als volgt omschreven: “Als bestaand bebouwd gebied wordt aangewezen de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreding van de verordening – geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.” Kortom, als bestaand bebouwd gebied wordt de door het vigerende bestemmingsplan toegestane bebouwing gezien. Een aanzienlijk deel van het plangebied heeft de functieaanduiding ‘jachthaven’ in het huidige bestemmingsplan. Hoewel de jachthaven een stedelijke functie heeft, mogen enkel gebouwen worden gebouwd binnen de daarvoor bestemde bouwvlakken. Daarbij zijn aanduidingen opgenomen die specifiek gebruik binnen de bestemming jachthaven toestaan, zoals een aan de jachthaven gerelateerd tankstation, een bedrijfswoning of horeca.

De hier beoogde ontwikkeling valt ten dele buiten het BBG. Daardoor is een drietal zaken van belang aan de hand waarvan de voorgenomen ontwikkeling wordt beoordeeld:

- Noodzaak van verstedelijking;
- Redenen waarom herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd;
- Daarbij moet het bestemmingsplan dat voorziet in dergelijke ontwikkeling voldoen aan de uitgangspunten van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en hoe rekening is gehouden met: de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap; de ordeningsprincipes van het landschap; de bebouwingskarakteristieken; de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving en tot slot de bestaande kwaliteiten van het gebied en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies;



Het laatste onderdeel, wat betreft de kaders voor de ruimtelijke kwaliteit, is aan bod gekomen in het Beeldkwaliteitsplan Kop van de Landtong Nieuwe Meer, dat is opgesteld door Grontmij in samenspraak met het stadsdeel Nieuw-West. Voor een uitvoerige uiteenzetting op dit punt wordt dan ook verwezen naar dit beeldkwaliteitsplan. De met het bestemmingsplan voorziene ontwikkeling bestaat uit herstructurering van bestaande bebouwing op de Kop van de Landtong van de Nieuwe Meer. De uiteindelijke bouwmassa ligt ten dele buiten wat nu is aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Daarentegen neemt de totale bebouwing en verharding binnen het gebied af. De verrommelde en verouderde opstallen die zich op de Kop van de Landtong bevinden worden opgeruimd en de bebouwing wordt gecentreerd aan de oever van de Nieuwe Meer. Doordat de bebouwing enkel binnen verspreide bouwvlakken is gesitueerd, kan niet uitsluitend binnen de bestaande bebouwing worden ontwikkeld. Zoals uitvoerig is besproken in de voorgaande paragrafen, geeft de hotelontwikkeling een kwaliteitsimpuls aan de Landtong door samenhang te brengen, het groen een recreatieve waarde te geven en met panoramische uitzichtpunten de verbinding te maken met het water. Met een hotelconcept dat niet is vertegenwoordigd binnen Amsterdam op een strategische locatie wordt door een private ontwikkeling een belangrijke bijdrage geleverd aan het behalen van regionale en lokale beleidsdoelstellingen. Niet alleen doordat de gewenste verhoging van de hotelcapaciteit plaatsvindt met een uniek en vernieuwend hotelconcept, maar met name door een belangrijke impuls te geven aan de ontwikkeling van de Nieuwe Meer tot een waterrecreatiegebied met regionale uitstraling.

## 5.6 Bouwen in het Natuurnetwerk Nederland (NNN)

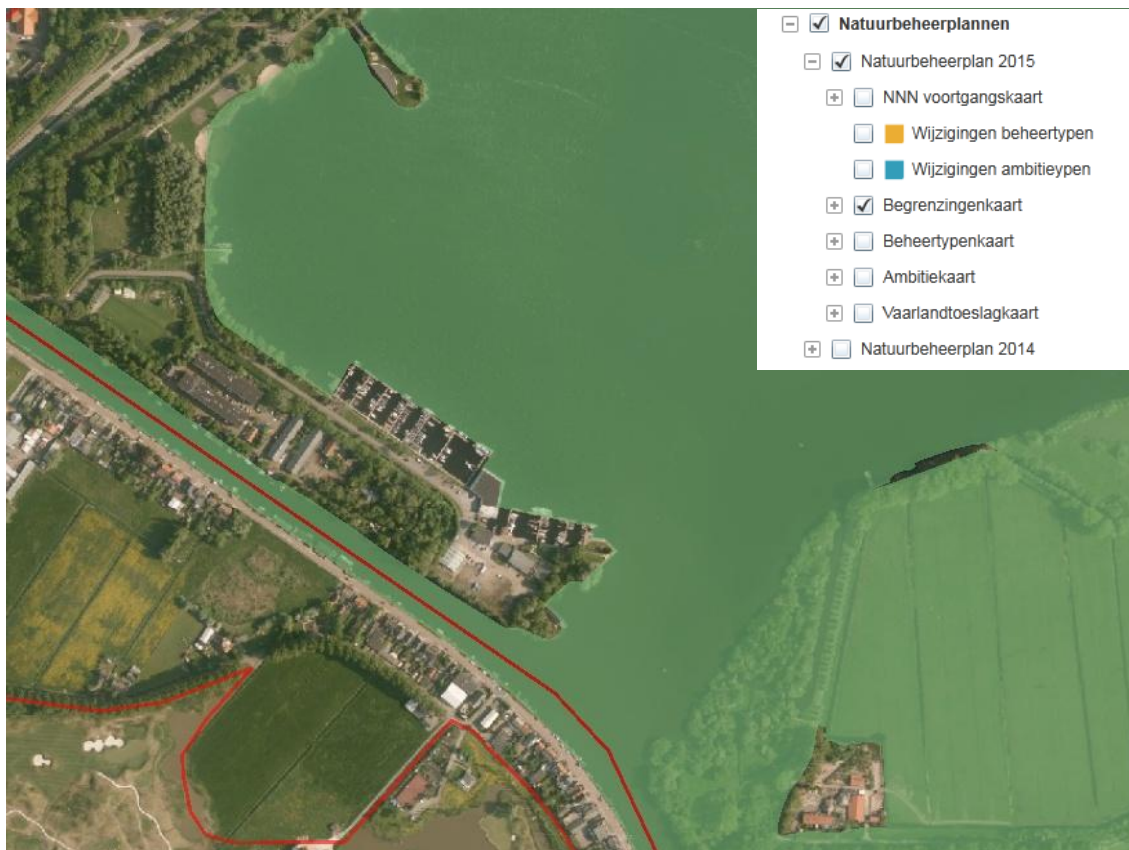
In deze paragraaf wordt ingegaan op die delen van deze ontwikkeling die plaatsvinden binnen het door de provincie Noord-Holland aangewezen Natuurnetwerk Nederland. Zowel het bouwen in het water van een deel van de footprint voor het hotel alsmede de vergroting van het oppervlak van de jachthaven vinden plaats binnen het NNN.

In het natuurbeheerplan van de provincie Noord-Holland wordt het NNN in het gebied als volgt omschreven: “Loofbos, graslanden en waterpartijen met hoofdfunctie recreatie. Rond de Nieuwe Meer en Amstelveense poel liggen resten van het oorspronkelijke veengebied met rietland, vochtig schraal- en veenmosrietland en spontaan bos. Het Amsterdamse Bos en de Nieuwe Meer zijn gericht op het opvangen van recreanten en evenementen. Door de recreatieve betekenis wordt bij het gebruik een combinatie van natuur en recreatie nagestreefd.



Figuur 5.8 Voorgestelde ecologische structuur (bron: Ecologische Visie Amsterdam)





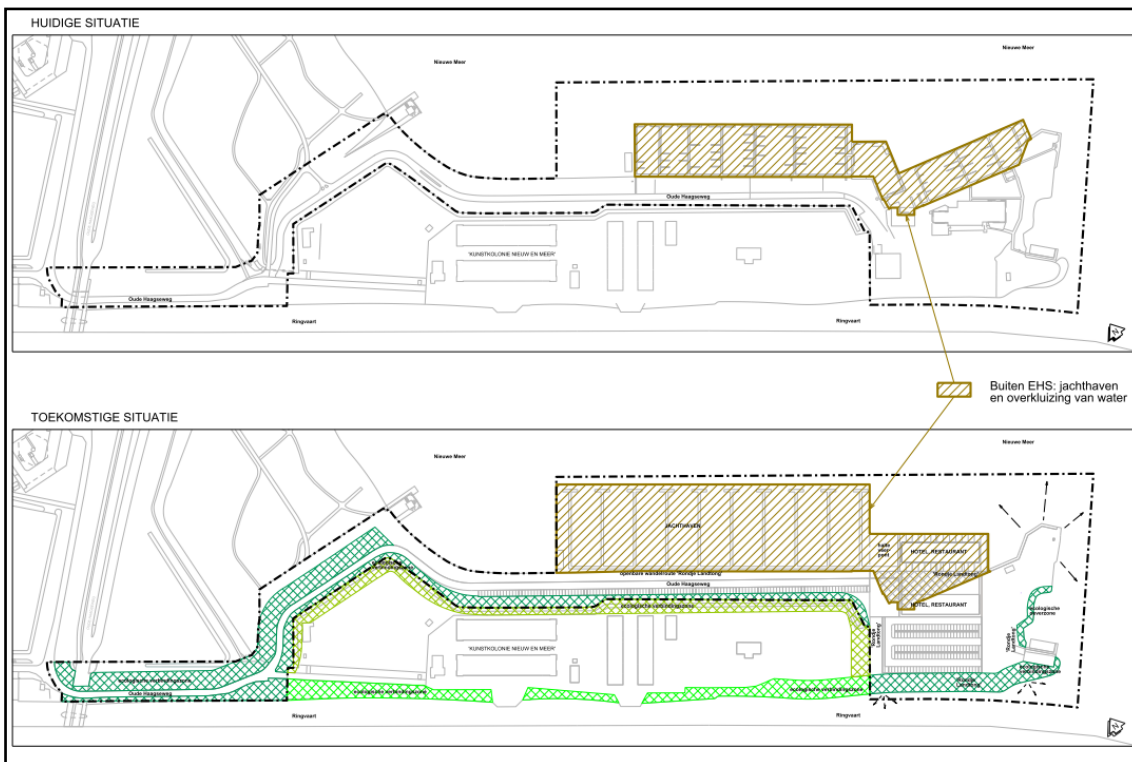
**Figuur 5.9 Natuurnetwerk Nederland en Ecologische Verbindingszone (bron: Natuurbeheerplan 2015, Provinciale Verordening Noord-Holland)**

Recreatief medegebruik van het gebied is een integraal onderdeel in combinatie met natuur. De uitbreiding van ligplaatsen en een deel van de bebouwing gaan netto ten koste van een relatief zeer klein oppervlak aan open water. Overigens vindt hier geen verharding plaats, maar wordt over het wateroppervlak gebouwd. Er vindt hier dus geen verharding plaats. Verder is er geen sprake van directe aantasting van NNN. Aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden is dan ook uitgesloten.

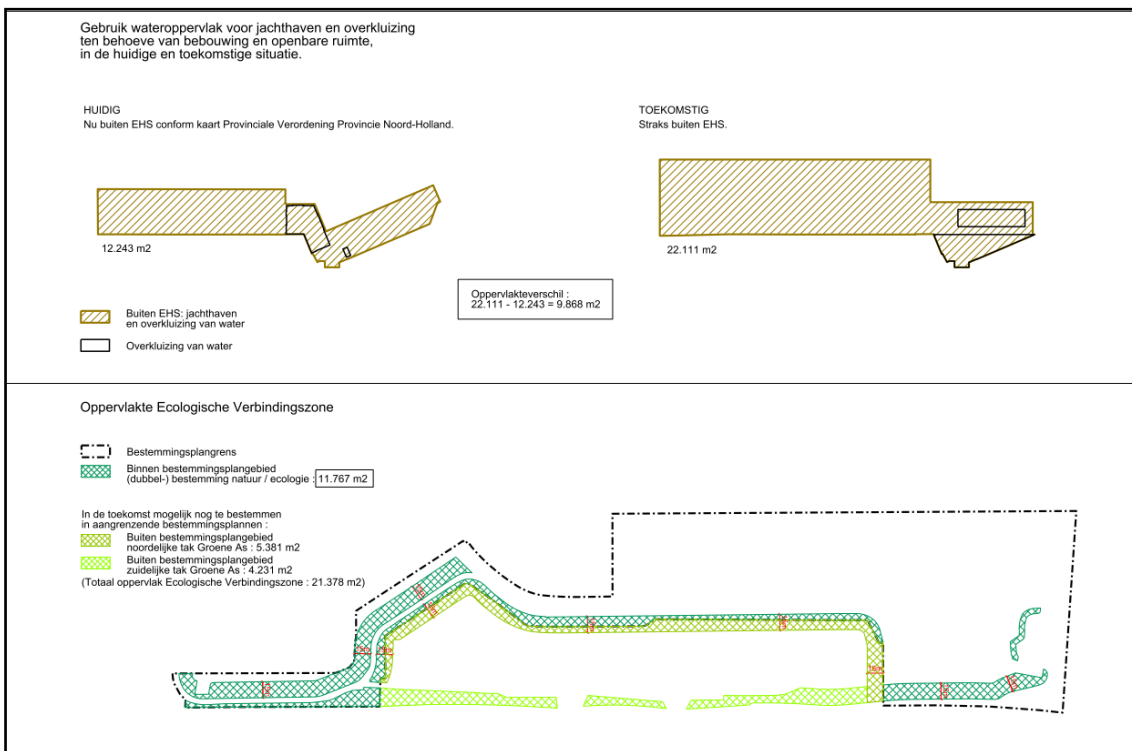
#### *Compensatie ten behoeve van NNN*

De Nieuwe Meer is grotendeels aangemerkt als NNN door de provincie Noord-Holland en is ook als zodanig weergegeven op de kaart behorend bij de vigerende provinciale verordening. De bestaande bebouwing, voor zover die het water overkluist, en de bestaande steigers van de gehele jachthaven liggen echter buiten het NNN. Het totale oppervlak hiervan beslaat 12.243 m<sup>2</sup>, dit wordt in de nieuwe situatie met 9.868 m<sup>2</sup> vergroot tot 22.111 m<sup>2</sup>.

Binnen het plangebied vindt ruimschoots de voor deze ontwikkeling benodigde compensatie plaats, namelijk een uitbreiding van de ecologische verbindingszone van 11.767 m<sup>2</sup>. Ten behoeve van de realisatie van de Groene AS is ook een ecologische verbindingszone langs de oever van de Ringvaart gewenst. Deze verbindingszone loopt langs de Ringvaart ter hoogte van Kop van de Landtong en ligt eveneens op de zuidoosthoek daarvan. Dit wordt ingericht als een plas-drasoever als overgang van water naar land. De inrichting op het land kan bestaan uit een mozaïek van enkele poelen, bloemrijk hooiland, struweel, zoomvegetatie, schuilmogelijkheden en faunavoorzieningen, zoals broedhopen voor de ringslang. Het Beeldkwaliteitsplan legt dit ook vast. Met het oog op het voorkomen van verstoring door licht en geluid wordt de lichtuitstraling van de te ontwikkelen gebouwen en het parkeerterrein voorkomen. Indien wandelpaden worden aangelegd, dan zijn deze enkel geschikt voor extensief gebruik en zijn honden ongewenst gezien de aanwezige natuurlijke waarden. Deze ecologische verbindingszone moet echter grotendeels buiten het plangebied worden gerealiseerd.



Figuur 5.10 EHS - kaarten huidige en toekomstige situatie



Figuur 5.11 EHS - oppervlaktekarten

### 5.7 Een hotel en jachthaven binnen de Hoofdgroenstructuur

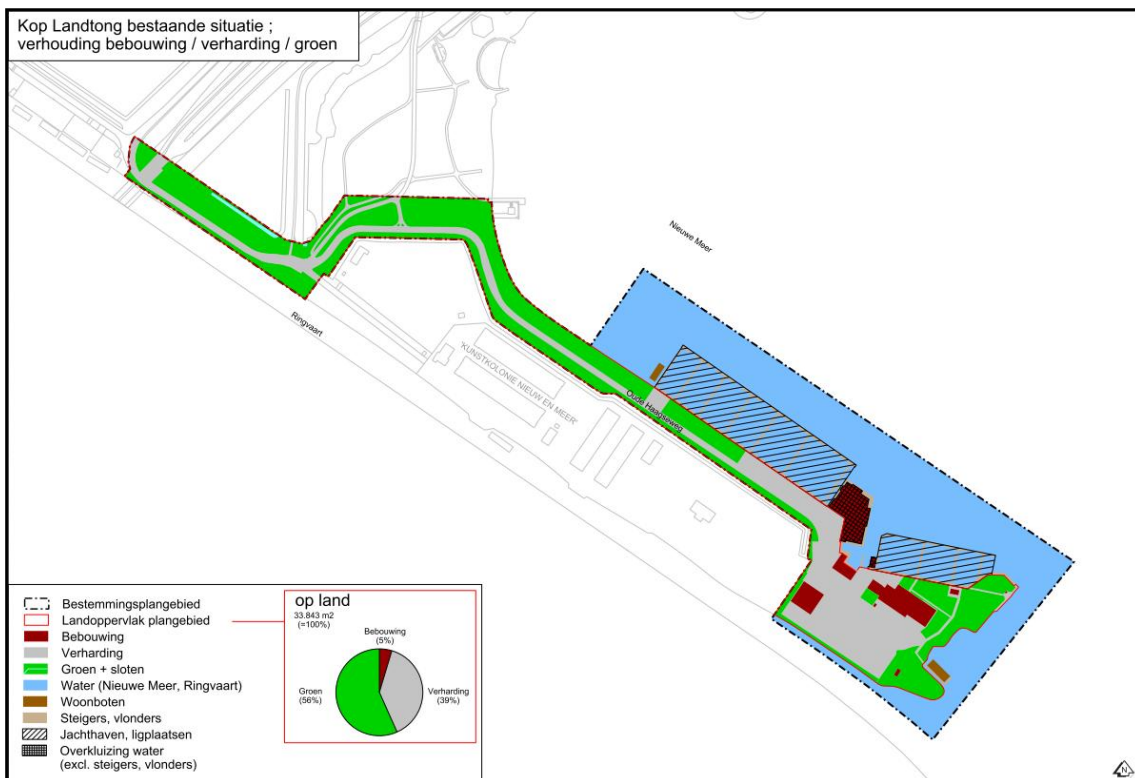
De Landtong is gelegen binnen de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur (HGS). Hierbinnen heeft de Landtong het groentype ‘stadspark’ gekregen. Dit houdt in dat ontwikkelingen moeten bijdragen aan de recreatieve gebruikswaarde, natuurwaarde of andere groene functies. Een hotel is

op basis van dit beleid niet toegestaan binnen dit groentype en in totaal mag vijf procent van een stadspark verhard, dan wel bebouwd zijn.



Figuur 5.12 Hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam

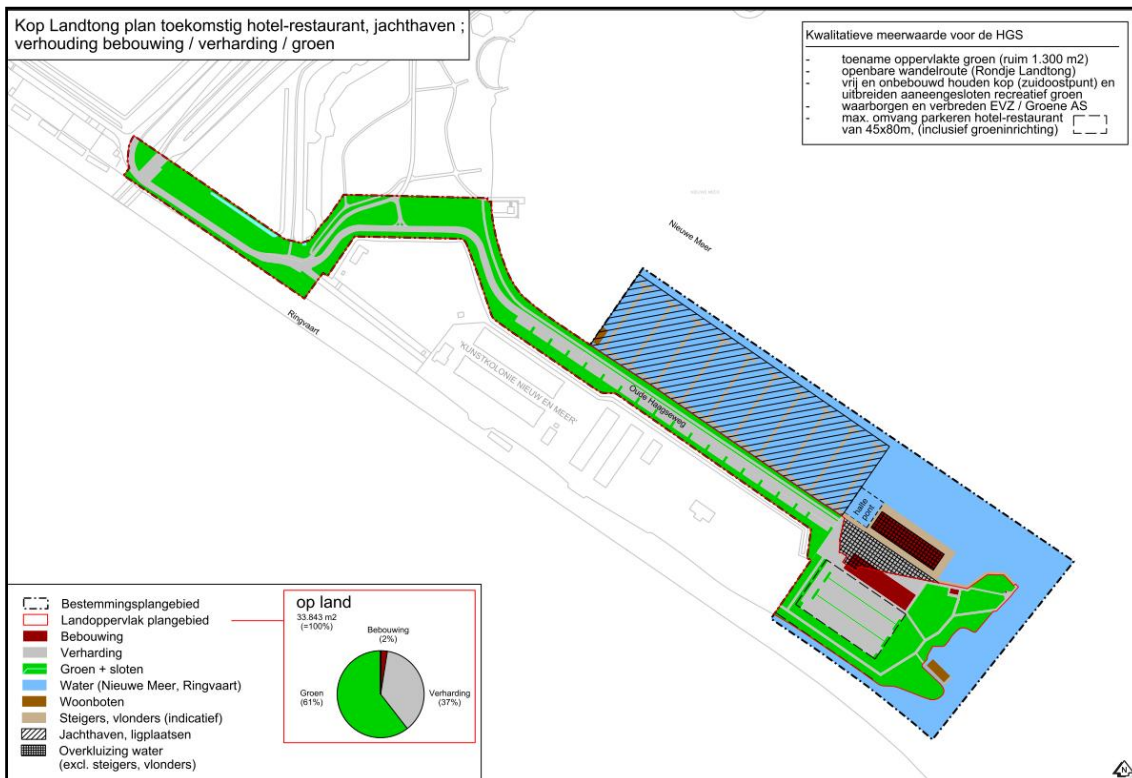
Binnen het plangebied liggen de percentages bestaande bebouwing en verharding aanzienlijk hoger. Dit was al het geval toen het gebied aan de HGS werd toegevoegd. De Kop van de Landtong Nieuwe Meer doet met de merendeels leegstaande gebouwen en hoofdzakelijk verhard terrein geen recht aan de ligging binnen de HGS met groentype ‘stadspark’. Het hotelinitiatief past binnen de ambitie die het stadsdeel Nieuw-West heeft voor de Landtong. Het initiatief draagt tevens bij aan het tegengaan van een verdere verloedering van het gebied. De gemeenteraad van Amsterdam is het bevoegd gezag om te beslissen over de inpasbaarheid van initiatieven binnen de HGS.



Figuur 5.13 Kaart grondgebruik huidige situatie

Door de herontwikkeling verbetert niet alleen de uitstraling van het gebied door de sloop van alle bestaande verouderde bebouwing. Daarnaast neemt ook de footprint na nieuwbouw af met ruim 730 m<sup>2</sup>, neemt de verharding af met 570 m<sup>2</sup> en neemt de hoeveelheid openbaar groen juist toe met 1.300 m<sup>2</sup>. Tevens blijft de Kop van de Landtong openbaar en onbebouwd. De grond waarover de route langs het water loopt – ook tussen de beide volumes – blijft openbaar ter realisatie van het ‘Rondje Landtong’. Daarnaast is een ponthalte ingepast in het plan.

Herontwikkeling van het gebied betekent niet alleen een kwantitatieve verbetering voor het groen, maar ook een kwaliteitsimpuls voor het groen en het water. De dagrecreatieve functie wordt versterkt met deze ontwikkeling en de bezoekersaantallen worden vergroot. Dit laatste is een hoofddoelstelling van uit de Hoofdgroenstructuur voor het groentype ‘stadspark’. Voorwaarde hierbij is dan ook dat de herinrichting van de openbare ruimte en het groen gelijktijdig met de uitvoering van het plan als geheel plaatsvindt en de initiatiefnemer deze kosten draagt.



Figuur 5.14: Kaart grondgebruik toekomstige situatie



## 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Hieronder worden per hoofdstuk de bepalingen toegelicht.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

### 6.2 Planopzet

Het plangebied van dit bestemmingsplan bestaat uit de Kop van de Landtong Nieuwe Meer. De exacte invulling van de hotelontwikkeling binnen het gebouw en bijvoorbeeld de locatie van de nieuwe steigers liggen nog niet vast. In aanloop naar het opstellen van het bestemmingsplan is al veel onderzoek en bestuurlijke afstemming geweest. Dit heeft geleid tot een concrete locatie en contour waarbinnen het gebouw van het hotel kan worden gerealiseerd. Deze locatie en contour is met name ingegeven door de ligging van twee hoge druk gasleidingen en de wens om de totale hoeveelheid verharding te laten afnemen ten opzichte van de bestaande situatie. Uiteraard heeft ook de landschappelijke inpassing van het project hier een belangrijke rol in gespeeld.

In de regels is voorzien in een verdeling van oppervlakten van de verschillende functies binnen het gebouw (watersportwinkel, ruimtes ten behoeve van de jachthaven, het restaurant etc.). Om de flexibiliteit te vergroten is in de regels van het bestemmingsplan een aantal bepalingen opgenomen om af te wijken van de regels waardoor een andere verdeling van de oppervlaktematen mogelijk is. Hiervoor is vooraf een besluit van het college van burgemeester en wethouders nodig.

### 6.3 Planregels

Hier wordt per artikel een toelichting geboden bij de gekozen bestemmingen en de meer algemene regels die opgenomen zijn in dit bestemmingsplan. Indien de keuze voor een bestemming voor een perceel nadere motivering behoeft dan kan dat hier gemotiveerd worden.

In dit bestemmingsplan komen de volgende hoofdbestemmingen voor:

- Gemengd
- Groen
- Verkeer
- Verkeer - Verblijfsgebied



- Water

Verder voorziet het plan in de volgende dubbelbestemmingen:

- Leiding - Gas
- Waarde – Archeologie - 1
- Waarde – Archeologie - 2
- Waarde – Archeologie - 3
- Waterstaat - Waterkering

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

#### *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels.

- Artikel 1: Begrippen

Geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

- Artikel 2: Wijze van meten

Geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

#### *Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels*

Deze artikelen bevatten de regels die direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz. De bouwregels geven aan welke bouwwerken mogen worden opgericht.
- c. (eventueel) een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;
- e. (eventueel) een afwijkingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot gebruiksregels;

De aanduidingen zijn op de verbeelding met een lettercode aangegeven, die in de regels terug zijn te vinden.

Beschrijving van de bestemmingen:

- Artikel 3: Gemengd

De bestemming Gemengd heeft betrekking op het gebouw en de direct aangrenzende gronden. Bebouwing is alleen toegestaan binnen het bouwvlak. Daarbuiten is plaats voor, onder meer, terrassen behorende bij de hoofdfuncties van het gebouw. De oeverlijn van de Nieuwe Meer loopt door het bestemmingsvlak. Dat deel van het bestemmingsvlak dat buiten de oeverlijn is gelegen heeft de aanduiding 'Water' (wa). Bebouwing binnen het aanduidingsgebied (wa) mag alleen worden opgericht als overkluizing van het water. Daarmee is demping niet toegestaan. Binnen de gemengde bestemming zijn een aantal activiteiten voorzien. Het gaat daarbij om een hotel, een jachthaven, een watersportwinkel en een café-restaurant (Horeca 2). In de bestaande situatie is sprake van een daghoreca/lunchroom (Horeca 1) van waaruit kleinschalige horeca-activiteiten plaats hebben. Deze kiosk is ook weer voorzien op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan.

- Artikel 4: Groen

De gronden met de bestemming 'Groen' bepalen een groot deel van het plangebied en vormen het openbaar toegankelijke deel van het terrein. De gronden blijven gevrijwaard van bebouwing

en krijgen een inrichting die aansluit bij de ontwikkelambities die zijn verwoord in het 'Beeldkwaliteitplan Kop van de Landtong Nieuwe Meer'.

Parkeren ten behoeve van het café-restaurant en het hotel heeft plaats binnen het gebied met de aanduiding 'parkeerterrein' en het bestaande vulpunt voor motorbrandstoffen ten behoeve van de pleziervaart krijgt ook een plek binnen de bestemming 'Groen'.

- Artikel 5: Verkeer

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op het deel van de Oude Haagseweg dat loopt tot aan het hotel. Binnen deze bestemming is ook het parkeerterrein voorzien ten behoeve van de jachthaven.

- Artikel 6: Verkeer - Verblijfsgebied

De gronden gelegen tussen de twee bouwvolumes hebben een openbaar karakter en worden voornamelijk gebruikt door voetgangers. Ze vormen een belangrijke doorgang naar de Kop van de Landtong en garanderen een doorzicht naar de Kop vanaf de Oude Haagseweg. Ten behoeve van het verbinden van de twee gebouwde hoofdvolumes is een luchtbrug toegestaan. De exacte plek van de luchtbrug ligt nog niet vast en is dus toegestaan binnen de aanduiding 'zoekgebied onderdoorgang'.

- Artikel 7: Water

Het bestaande water van de Nieuwe Meer heeft de bestemming 'Water'. De contour van de bestaande jachthaven bepaalt de ligging van de Ecologische Hoofdstructuur. Een deel van het gebouw en een deel van de nieuw aan te leggen steigers liggen binnen de EHS. De provincie zal na uitvoering van het project de ligging van de EHS weer in overeenstemming brengen met de feitelijke situatie door de contour buiten de nieuwe jachthaven en hotelontwikkeling te plaatsen.

Het gebied waar de steigers komen behorende bij de nieuwe jachthaven hebben de aanduiding jachthaven (jh) binnen het gebied met deze aanduiding is ook het afmeren en de bewoning mogelijk van maximaal één woonboot zoals dat ook het geval is onder het voorgaande bestemmingsplan.

- Artikel 8: Leiding - Gas

Ter bescherming van de gasleidingen in het gebied is de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' opgenomen, waarin bepalingen zijn opgenomen die beschadiging door graafwerkzaamheden, boomwortels en dergelijke voorkomen doordat deze werkzaamheden alleen na verlening van een omgevingsvergunning kunnen worden uitgevoerd. Ook de belemmering van de bereikbaarheid van de leidingen door de leidingbeheerder, zoals het verharderen van de bovengrond, worden gereguleerd.

- Artikel 9: Waarde – Archeologie – 1, Artikel 10: Waarde – Archeologie – 2, Artikel 11: Waarde – Archeologie – 3

Ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden gaat een deel van het plangebied uit van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. In de planregels zijn hiertoe beschermende maatregelen worden opgenomen. De benodigde mate van bescherming varieert binnen het bestemmingsplangebied. Daarom is er een onderscheid gemaakt in Waarde – Archeologie – 1, 2 en 3. Het verschil tussen de drie archeologische bestemmingen bestaat uit de omvang van bodemingrepen waarbij nader archeologisch onderzoek nodig is. In de ene archeologische bestemming moet onderzoek al plaatsvinden bij een bodemverstoring met een oppervlak van 100 m2 en een diepte van 0,5 meter onder peil, bij een andere archeologische bestemming pas vanaf 10.000 m2 en een diepte van 1 meter onder peil.

- Artikel 12: Waterstaat – Waterkering

De binnen het plangebied aanwezige waterkering gaat uit van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Op grond van de Keur van Waternet gelden beschermende maatregelen. Omdat in de Keur al voldoende regels zijn opgenomen ter bescherming zijn aanvullende bouwregels niet in het bestemmingsplan opgenomen. De dubbelbestemming heeft feitelijk uitsluitend een signalerende functie.

### *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

In hoofdstuk 3 van de regels zijn de algemene regels die betrekking hebben op het gehele bestemmingsplan opgenomen.

- Artikel 13: Anti-dubbeltelbepaling

Dit is een regeling zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) om te voorkomen dat bouwmogelijkheden dubbel worden ingezet.

- Artikel 14: Algemene bouwregels

Dit betreft een standaard regeling en komt voort uit het bestemmingsplan Nieuwe Meer eo.

- Artikel 15: Algemene gebruiksregels

Dit betreft een standaard regeling. Er is een regeling met betrekking tot de parkeernormen aan toegevoegd.

- Artikel 16: Algemene aanduidingsregels

Er liggen een aantal gebiedsaanduidingen binnen het plangebied. Deze hebben geen rechtstreeks gevolgen voor de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

- Artikel 17: Algemene afwijkingsregels

Ten behoeve van een aantal ondergeschikte activiteiten kan het bevoegd gezag afwijken van de regels van het bestemmingsplan.

### *Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels*

In hoofdstuk 4 van de regels zijn de overgangsregels en de slotregel opgenomen.

- Artikel 18: Overgangsrecht

Dit artikel is voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hierin wordt bepaald dat bestaand legaal gebruik mag worden voortgezet onder het nieuwe bestemmingsplan, ook wanneer dit nieuwe plan niet in dat gebruik voorziet. Dezelfde regel is voor bestaande legale bouwwerken opgenomen.

- Artikel 19: Slotregel

In deze regel wordt de naam van het bestemmingsplan weergegeven.

## 7 Economische uitvoerbaarheid

### 7.1 Wettelijk kader

Ingevolge artikel 3.1.6, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 8 toegelicht.

Volgens artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient de gemeenteraad een grondexploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In de volgende paragraaf wordt aangegeven op welke manier aan deze plicht wordt voldaan.

### 7.2 Uitvoerbaarheid Kop Landtong Nieuwe Meer

Artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waar een bestemmingsplanherziening is voorgenomen. De gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. De gronden in het gebied zijn gedeeltelijk in erfpacht uitgegeven en volledig eigendom van de gemeente Amsterdam. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan bouwplannen in de zin van artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1. Bro mogelijk maakt. Alle kosten voor opstalontwikkeling, inrichting van de in erfpacht uit te geven percelen en aanpassingen aan groen en de openbare ruimte zijn voor rekening van de ontwikkelende partijen.

## 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Vooroverleg

Burgemeester en wethouders dienen, ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), te overleggen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn. In verband hiermee wordt het ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan onder meer de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap.

### 8.2 Procedure

Gelijktijdig met het overleg zal het voorontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage worden gelegd. Gedurende deze periode kan een inspraakreactie worden ingediend bij het Algemeen bestuur van de bestuurscommissie Nieuw West.

Vervolgens wordt het ontwerpbestemmingsplan op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend, die door de gemeente in een nota van beantwoording worden samengevat en beantwoord. De gemeenteraad beslist vervolgens bij vaststelling of de zienswijzen leiden tot wijzigingen in het bestemmingsplan.

### 8.3 Vaststelling bestemmingsplan en beroep

Na de terinzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan wordt het bestemmingsplan door de gemeenteraad vastgesteld, waarbij ook de zienswijzen op dit plan worden betrokken. Na de vaststelling van het bestemmingsplan bestaat er voor een periode van 6 weken na publicatie de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het bestemmingsplan. Na deze beroepstermijn treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.