

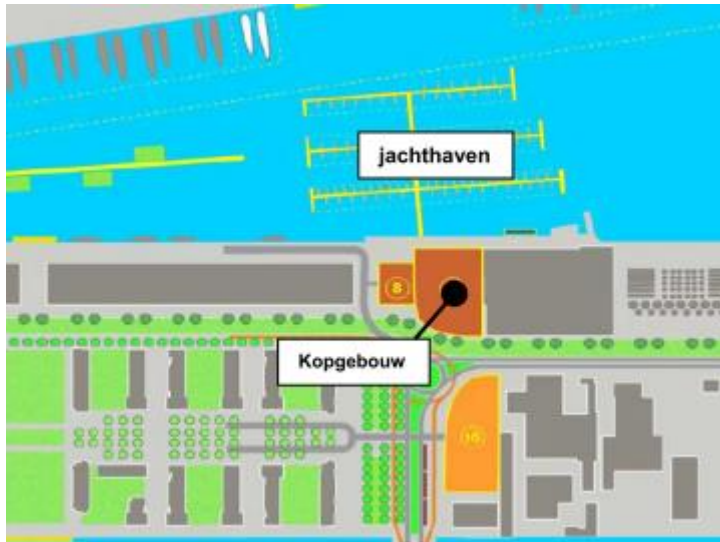
**Ruimtelijke onderbouwing
'Ondersteunende vaartuigen bij passagiersvaartuigen'
Jachthaven Port Entrepot, Amsterdam**



**VOF Kopgebouw Entrepot
Maart 2019**

1. Aanleiding en doelstelling

Jachthaven Port Entrepot is gelegen in het Cruquiusgebied in Amsterdam Stadsdeel Oost. Het is onderdeel van een groter complex, Het Kopgebouw of 'Amsterdam City Harbour Hotel'. De jachthaven is in 2014 in gebruik genomen. Het Kopgebouw wordt thans gebouwd en zal naar verwachting eind 2019 worden opgeleverd, inclusief de havengerelateerde voorzieningen.



Afbeelding 1: Globale weergave van de locatie en situatie

Deze ruimtelijke onderbouwing dient om nut en noodzaak duidelijk te maken van het afwijken in gebruik van 2 van de circa 200 ligplaatsen.

2. Plankader

De vigerende bestemmingsplannen zijn:

Bestemmingplan Cruquius (onherroepelijk 11-06-2014)
Paraplubestemmingsplan ligplaatsen passagiersvaartuigen.

Volgens het bestemmingplan Cruquius is de bestemming van Port Entrepot 'Jachthaven'. Het paraplubestemmingsplan maakt het mogelijk dat maximaal 25% van het aantal ligplaatsen in de jachthaven gebruikt mag worden als stalling voor passagiersvaartuigen, voor jachthaven Port Entrepot betekent dit maximaal 50 ligplaatsen. Nadrukkelijk gaat het hierbij niet om openbare op- en afstapplaatsen, dit is ook de wens van de eigenaar van de jachthaven. De verkeersbewegingen van en naar de passagiersvaartuigen blijft hierdoor beperkt tot de schipper/kapitein van het passagiersvaartuig en eventueel bevoorrading.

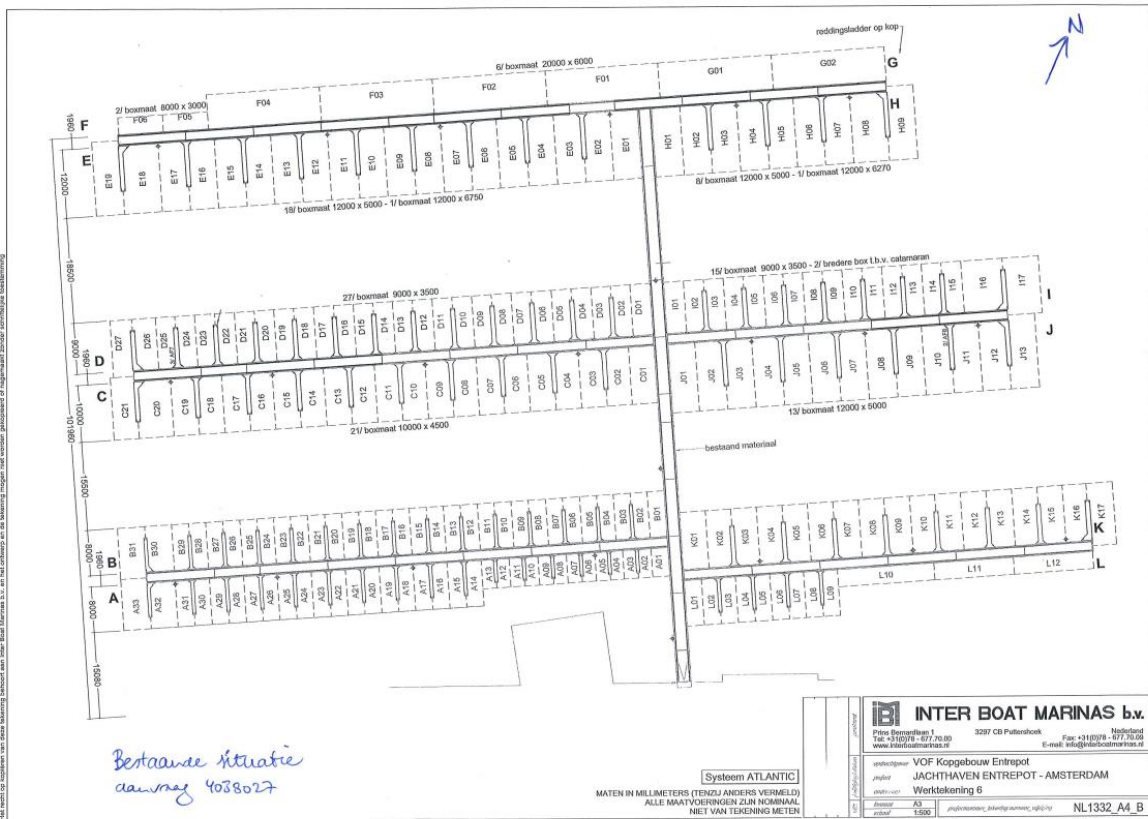
Voor dit maximum percentage van 25% is gekozen om enerzijds in voldoende mate aan de vraag naar ligplaatsen voor passagiersvaartuigen tegemoet te kunnen komen en anderzijds het karakter van de jachthaven voor pleziervaart in overwegende mate te behouden. De jachthaven biedt in de huidige situatie vooral plek aan pleziervaartuigen van mensen die in de (directe) omgeving wonen.

De passagiersvaartuigen zullen worden afgemeerd in de bestaande ligplaatsen langs de bestaande steigers. Om naast de pleziervaartuigen ook het afmeren van maximaal 50 passagiersvaartuigen juridisch planologisch mogelijk te maken moeten de planregels en verbeelding van het vigerende bestemmingsplan worden aangepast.

Ruimtelijke onderbouwning 'Ondersteunende vaartuigen bij passagiersvaartuigen' Jachthaven Port Entrepot, Amsterdam

3. Het project

In de jachthaven 'Port Entrepot' zijn thans een tiental passagiersvaartuigen die door een van onze huurders worden geëxploiteerd. Ten behoeve van deze passagiersvaartuigen willen zij een tweetal vaartuigen ter ondersteuning in de haven hebben liggen.



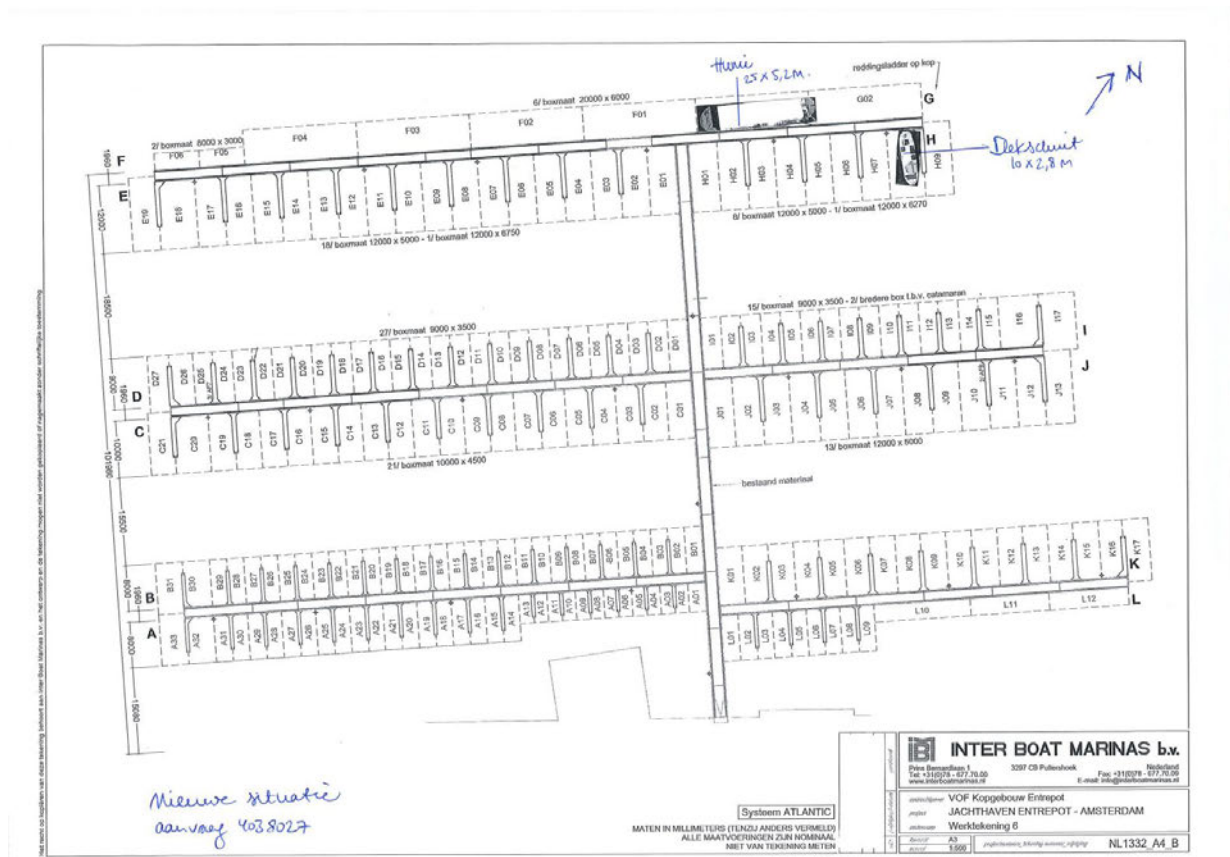
Afbeelding 2: Bestaande situatie jachthaven

In de bestaande situatie zijn alle ligplaatsen in gebruik conform vigerende bestemmingsplannen. Echter ten behoeve van het goed kunnen functioneren van de 10 aanwezige passagiersvaartuigen is het noodzakelijk dat er een tweetal ondersteunende vaartuigen kunnen worden aangemeerd. Het gaat om:

1. Een vaartuig ("Dekschuit") voor het veilig en schoon bergen, verzamelen en afvoeren van vuil. Er wordt gebruik gemaakt van een hydraulische pers. De vuilcontainer wordt ongeveer twee keer per maand geleegd, waarbij het vuil via het water wordt afgevoerd. Zo ontstaat er als gevolg van de passagiersvaartuigen geen zwerfvuil in de haven.
2. Een vaartuig ("Humi") voor het huisvesten van de laadstations van de elektrische (milieuvriendelijke) vaartuigen, alsmede voor de bevoorrading van drankjes, hapjes, stoelen etc.

De vaartuigen zijn ondersteunend aan de 10 passagiersvaartuigen van een van de huurders van de jachthaven. Beide vaartuigen dragen bij aan de leefbaarheid, duurzaamheid en maatschappelijk belang.

Ruimtelijke onderbouwing 'Ondersteunende vaartuigen bij passagiersvaartuigen' Jachthaven Port Entrepot, Amsterdam



Afbeelding 3: Nieuwe situatie jachthaven

Het aanmeren en houden van de twee genoemde vaartuigen in de jachthaven is strijdig omdat het niet is toegestaan vaartuigen in de jachthaven aan te meren zonder dat zij extensief recreatief worden gebruikt. Gezien de aard en het nut van de vaartuigen lijkt het aanvaardbaar dat er voor deze vaartuigen een uitzondering wordt gemaakt en dat dit planologisch wordt toegestaan.

4. Uitvoerbaarheid

Ten aanzien van uitvoerbaarheid wordt verwezen naar de onderzoeken als gedaan ten behoeve van de Ruimtelijke onderbouwing d.d. 2 december 2008. De mate van 'wijziging gebruik' is in de praktijk zeer gering tot nihil, met dien verstande dat de ondersteunende vaartuigen op de plaats blijven liggen en de haven niet verlaten, zoals de andere vaartuigen in de haven dat wel doen. Het gaat enkel om twee ligplaatsen waar twee vaartuigen met ondersteunende functie verblijven. Er zijn geen gevolgen voor bodem, flora&fauna, akoestiek, archeologie en dergelijke te verwachten.

5. Samenvatting en motivatie

Voor het toelaten van twee ondersteunende vaartuigen ten behoeve van een tiental passagiersvaartuigen is vrijstelling nodig van het in de in paragraaf 2 genoemde planologisch kader.

De ondersteunende vaartuigen sluiten aan bij het vigerend planologisch kader in die zin, dat zij ondersteunend zijn en noodzakelijk zijn. Zij dragen bij aan de leefbaarheid in de jachthaven, duurzaamheid en maatschappelijk belang.

T.a.v. de uitvoerbaarheid zijn er geen belemmeringen.