

Petroleumhaven

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
Hoofdstuk2	Bevoegdheidsverdeling	9
Hoofdstuk3	Plankader	11
3.1	Plangrens	11
3.2	Beschrijving van het plangebied	12
3.3	Voorgaand planologisch kader	12
3.4	Geschiedenis van het plangebied	12
Hoofdstuk4	Beleidskader	15
4.1	Rijksbeleid	15
4.2	Provinciaal beleid	16
4.3	Regionaal beleid	17
4.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk5	Het ruimtelijk kader	21
5.1	Stedenbouwkundige aspecten	21
5.2	Functionele aspecten	22
Hoofdstuk6	Verkeer	25
6.1	Scheepvaartverkeer	25
6.2	Passenger cruise terminal	26
6.3	Riviercruise aanlegplaats	26
6.4	Autoverkeer	27
6.5	Spooreplacements	28
6.6	Openbaar vervoer	28
6.7	Langzaam verkeer	28
6.8	Parkeren	28
Hoofdstuk7	Mer /mer-beoordeling	31
Hoofdstuk8	Milieuzonering	33
Hoofdstuk9	Geluid	35
Hoofdstuk10	Luchtkwaliteit	37
10.1	Algemeen	37
10.2	Resultaten onderzoek	37
Hoofdstuk11	Geur	41
Hoofdstuk12	Externe veiligheid	43
12.1	Algemeen	43
12.2	Resultaten onderzoeken	46
12.3	Planregeling	56
Hoofdstuk13	Bodem	61

Hoofdstuk14	Water	63
14.1	Algemeen	63
14.2	Beleid en regelgeving	63
14.3	Beschrijving effecten	66
Hoofdstuk15	Natuur	69
15.1	Algemeen	69
15.2	Resultaten onderzoek	69
Hoofdstuk16	Archeologie en cultuurhistorie	71
Hoofdstuk17	Windturbines	73
Hoofdstuk18	Duurzaamheid	75
Hoofdstuk19	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	77
Hoofdstuk20	Juridische planbeschrijving	79
20.1	Algemeen	79
20.2	Artikelgewijze toelichting	79
Hoofdstuk21	Handhaving	85
Hoofdstuk22	Economische uitvoerbaarheid	87
Hoofdstuk23	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	89
23.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	89
23.2	Inspraak	100
23.3	Behandeling van zienswijzen	102

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Er dient ingevolge de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening voor een gebied waarvoor een bestemmingsplan geldt dat meer dan vijf jaar voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening onherroepelijk is geworden, binnen vijf jaar na dat tijdstip een bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Het bestemmingsplan is aangepast aan de huidige feitelijke situatie en aan recent beleid.

Plankaart en planregels zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het bestemmingsplan is voor een ieder via internet digitaal beschikbaar.

Hoofdstuk 2 Bevoegdheidsverdeling

Westpoort waarvan het plangebied onderdeel uitmaakt, behoort niet tot een stadsdeel. Derhalve worden de bevoegdheden met betrekking tot dit gebied uitgeoefend door de centrale stad. Het bevoegde bestuursorgaan voor het vaststellen van dit bestemmingsplan is de gemeenteraad van Amsterdam.

Hoofdstuk 3 Plankader

3.1 Plangrens

Het plangebied wordt aan de noord(oost)kant begrensd door de gemeentegrens met Zaanstad (deels gelegen midden in het Noordzeekanaal en deels gelegen tegen de noordelijke oever van het Noordzeekanaal), aan de zuidoostkant door de Mercuriushaven ter plaatse van de noordwestelijke grens van het plangebied bestemmingsplan "Stadhaven Minerva" (dat op 16 december 2010 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld), aan de zuidwestkant door de Nieuwe Hemweg ter plekke van de noordoostelijke grenzen van de bestemmingsplangebieden "Alfadriehoek" en "Westhaven".

Het bestemmingsplangebied "Petroleumhaven" wordt in tweeën gedeeld door het plangebied van het bestemmingsplan "Westrandweg - 2e Coentunnel" dat op 16 maart 2011 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan omvat tevens de gronden ter plekke van het Westerhoofd die in het bestemmingsplan "Westrandweg - 2e Coentunnel" mede waren aangewezen als tijdelijke bouwzone ten behoeve van de aanleg van de 2e Coentunnel c.a.



situering plangebied Petroleumhaven

3.2 Beschrijving van het plangebied

Het deel van het plangebied westelijk van de A10 - west omvat - behalve de Petroleumhaven - de Jan van Riebeeckhaven, de Carel Reyniershaven, de Usselincxhaven, de Adenhaven en de Ashaven. Het plangebied omvat verder de daaromheen gelegen bedrijfsgronden met grootschalige bedrijfsbebouwing c.a. Dit zijn multi-purposehavens voor met name olieproducten en in mindere mate droge bulk en agribulk. Andere (meer stadsgebonden) activiteiten zijn vuilinzameling en puinrecycling. Tevens beslaat de Hemwegcentrale een belangrijk deel van dit gedeelte van het plangebied. Er zijn in dit deel van het plangebied nog enige onbebouwde percelen aanwezig.

Het deel van het plangebied oostelijk van de A10 - west omvat de Coenhaven (incl. de havenkommen A en C), de Mercuriushaven, de Vlothaven en de Neptunushaven. Het plangebied omvat verder de daaromheen gelegen bedrijfsgronden met grootschalige bedrijfsbebouwing c.a. Dit zijn multi-purposehavens voor met name droge bulk, agribulk en mineralen. Tevens bevinden zich hier (meer stadsgebonden) bedrijven die zich bezighouden met onder meer betonproducten, bouwmaterialen en afvalmaterialen. Ook in dit deel van het plangebied zijn nog enige onbebouwde percelen aanwezig.

De percelen zijn gelegen aan diep vaarwater (tussen 10 en 15 meter diep). Er is sprake van intensief watergebruik (scheepsactiviteit).

Teneinde aanpassing en wijziging van de ruimtelijke detaillering van de verschillende bedrijfsgebieden mogelijk te maken wanneer dit vanuit een efficiënte bedrijfsvoering of herverkaveling van bedrijfsactiviteiten wenselijk wordt geacht, is voor een ruime bestemmingsregeling gekozen. De hoofdstructuur van het gebied zal zowel voor wat betreft de ruimtelijke opzet als voor wat betreft het beoogde gebruik niet wijzigen.

3.3 Voorgaand planologisch kader

Het bestemmingsplan "Petroleumhaven" vervangt het bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o." dat op 19 februari 1986 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben bij besluit van 7 oktober 1986 beslist omtrent de goedkeuring van dit bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan vervangt tevens de "eerste herziening van het bestemmingsplan Petroleumhaven" die op 18 juni 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben bij besluit van 20 januari 2004 besloten over de goedkeuring van die herziening.

Er is verder sprake van vijf wijzigingen van het voorgaande bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o." ingevolge artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Deze wijzigingen zijn vastgesteld ten behoeve van een aantal dempingen van delen van havenbekkens en ander water.

Het voorliggend bestemmingsplan vervangt ook een klein deel van het bestemmingsplan "Westrandweg - 2e Coentunnel". Dit betreft gronden ter plekke van het Westerhoofd die in dat bestemmingsplan tevens waren aangewezen als tijdelijke bouwzone ten behoeve van de aanleg van de 2e Coentunnel c.a. en weer beschikbaar zullen zijn voor havenactiviteiten.

3.4 Geschiedenis van het plangebied

Vlothaven/Mercuriushaven/Houtveemhaven/Neptunushaven

De Vlothaven werd in de jaren '30 van de vorige eeuw aangelegd voor houtopslag. In de jaren '50 werd hout niet meer in de vorm van vlotten aangevoerd maar rechtstreeks gelost vanuit de zeeschepen op de kades van de in 1950 geopende Houtveemhaven. Zowel de Vlothaven als de Houtveemhaven werden in

Petroleumhaven (vastgesteld)

1958 vergraven in verband met de aanleg van de Mercuriushaven en ten gunste van op- en overslag van goederen en de ontwikkeling van industrie. Een extra insteekhaven werd in diezelfde periode aangelegd in de vorm van de Neptunushaven.

Coenhaven c.a.

De Coenhaven werd aangelegd voor de op- en overslag van stukgoed. De aanleg betekende een keerpunt in de aanleg van de Amsterdamse stukgoedhavens. Men kon de in het Oostelijk Havengebied geconstateerde knelpunten oplossen. De Coenhaven gold destijds als voorbeeldhaven. Bij de aanleg werd uitgegaan van een systeem van een zeeschepenhaven en een binnenvaartschepenhaven. Beide havens zijn van elkaar gescheiden door middel van een pier waarop loodsen voor de tussentijdse opslag staan. Dit zorgde ervoor dat de binnen- en zeevaartschepen zonder hinder van elkaar te ondervinden konden laden en lossen. Omdat er steeds minder sprake was van tussentijdse opslag, construeerde men ook een pier waarbij direct van de zeeschepen op binnenvaartschepen overgeslagen kon worden. De twee westelijke pieren waren in 1925 gereed, de oostelijke pieren werden tussen 1930 en 1933 aangelegd. De oostelijke pieren zijn langer dan de westelijke, omdat de lengte van de schepen steeds verder toenam. Na de oorlog werd een kanaal naar het Houtveem aangelegd, waardoor de bestaande spoor- en wegverbindingen naar de Coenhaven en het spooreplacement naar het zuiden opschoven. Dit had als bijkomend voordeel dat de havenkommen verlengd konden worden. Tijdens de tweede wereldoorlog leed de Amsterdamse haven veel schade en in 1950 werd de herstelde en hernieuwde Coenhaven weer in gebruik genomen. De ontwikkeling tot een moderne roll-on/roll-offhaven vindt plaats vanaf 1966 met de vestiging van de Verenigd Cargadoors Kantoor. Havenkom B werd gedempt ten behoeve van een parkeerterrein. De havenkommen D en E zijn in de jaren '90 gedempt.

Petroleumhaven/Jan van Riebeeckhaven/Usselincxhaven/Adenhaven/Hemhavens

De opslag van fossiele brandstoffen is een van de hoofdfuncties van het Westelijk Havengebied. Als eerste werd tussen 1886 en 1889 de Petroleumhaven ontworpen en aangelegd op initiatief van de Gemeente Amsterdam. Hiermee werd het eerste petroleumdepot (1866) van Amsterdam bij het Galgenveld in de Volewijk vervangen. Het bleek in 1876 te klein en de olieopslag vlakbij de binnenstad werd niet langer veilig geacht. Daarom werd besloten tot de aanleg van de nieuwe U-vormige Petroleumhaven in de Amsterdammer Polder. De Petroleumhaven bestond uit 14 hectare wateroppervlak en 32 hectare grond er omheen. De haven zelf was rondom voorzien van twee dijklichamen waartussen de petroleumloodsen kwamen te staan. Het middeneiland werd gebruikt voor de (ondergrondse) opslag van kleine hoeveelheden licht ontvlambaar materiaal zoals nafta. De kenmerkende U-vorm van de Petroleumhaven hangt samen met veiligheidsoverwegingen; beide havenmonden konden afgesloten worden door middel van vuurvaste ijzeren drijfbomen (later een pontonsysteem). Hierdoor stond de haven niet meer in open verbinding met het Noordzeekanaal en kon brandend petroleum, dat immers op het water drijft, zich niet buiten de havenkom uitbreiden. Tegelijk kunnen met deze aanleg de schepen die in de haven liggen, er altijd aan een kant op een veilige manier uit.

Overslag, opslag en aflevering werden vanaf 1890 verzorgd door De Amsterdamse Petroleummaatschappij die hier een kantoorgebouw had voor de directie, een schaftlokaal, een magazijn voor 12.000 gevulde vaten, een magazijn voor grondstoffen, verf en elektrische verlichting, een aftaplokaal en enkele opslagtanks. Op andere terreinen langs de haven waren aanvankelijk onder anderen de Shell en de Deutschen Teerprodukten Verein en later ook de Bataafsche Petroleum Maatschappij en de American Petroleum Company gevestigd. Na de aanleg van de Petroleumhaven ontstond een snelle groei van de opslagcapaciteit. Echter nagenoeg alle tanks en vrijwel de gehele capaciteit gingen tijdens de tweede wereldoorlog verloren door de toepassing van springladingen. Na de oorlog is deze capaciteit in de loop van de jaren weer ruimschoots teruggebracht en vond er uitbreiding van fossiele brandstoffen plaats met de aanleg van de Jan van Riebeeckhaven waarmee in 1949 werd

gestart en de Usselincxhaven in de tweede helft van de jaren '50. Beide havens werden voorzien van zijhavens, waaronder de Adenhaven en de Hemhavens. Laatstgenoemde werd aangelegd voor de Energiecentrale Hemweg met bijbehorende kolenopslag. De centrale dateert uit 1954 en werd in 1965 uitgebreid.

De Petroleumhaven is nog steeds in gebruik voor de opslag van brandbare stoffen. Hoewel de U-vorm nog altijd intact is, zijn er ook wijzigingen geweest. Zo is de westelijke haveningang een aantal malen verbreed en werd de oostelijke havenmond in de jaren '90 van 20ste eeuw gedempt zodat er nu een vaste oeververbinding is. Daarnaast is in het kader van de intensivering het middeiland verbreed, zodat er meer opslag/overslag kan plaatsvinden.

De structuur van de Jan van Riebeeckhaven en de Usselincxhaven met zijhavens is sinds de aanleg op hoofdlijnen niet veranderd.



Petroleumhaven (voor 2009)

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

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

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

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het besluit geeft nadere regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. De projecten van rijksbelang waarop het besluit aanvankelijk slechts betrekking had, zijn: mainport Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee c.a., defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels van het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversmalling van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen vrijwaringszones/veiligheidszones langs het Noordzeekanaal en op de maximale hoogteregeling voor de Hemwegcentrale.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het kabinet licht in dit beleidsplan het te voeren milieubeleid toe. Volgens het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) moet het lukken binnen 30 jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Dan zijn wel ingrijpende maatschappelijke (inter)nationale veranderingen en maatregelen nodig. Het NMP richt zich op onder meer:

- de bekende knelpunten die in een nieuwe vorm de kop opsteken, zoals externe veiligheid en gezondheidsrisico's van chemische en biologische vervuiling en straling;
- de nieuwe problemen als gevolg van de technologische innovatie die bestaande knelpunten oplost, maar vaak onvermoede nieuwe problemen schept; het gaat niet alleen om de verschijnselen zelf (zoals schaalvergroting, biotechnologie, aantasting van de atmosfeer enzovoort), maar ook om de steeds complexere interactie van deze verschijnselen.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 2040

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2010 de Provinciale Structuurvisie 2040 vastgesteld. De Provincie zet in op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, bij voorkeur in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein kiest de Provincie ervoor het bestaande havengebied voor 2020 niet uit te breiden. Voor de periode na 2020 zal opnieuw een afweging gemaakt worden of uitbreiding van het bestaande havengebied gewenst is en de wijze waarop. De Provincie zal hiervoor samen met de partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek doen naar de mogelijkheden voor verdichting, innovatie en herstructurering binnen het bestaand havengebied (in het gehele Noordzeekanaalgebied) alvorens - voor 2015 - een besluit te nemen over eventuele noodzaak van uitbreidingsruimte voor de haven. Bij dit onderzoek wordt de keuze voor een uitbreidingslocatie (inclusief de mogelijkheid van buitengaats uitbreiding) betrokken.

Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 op grond van artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie vastgesteld; deze verordening is op 1 november 2010 in werking getreden. De verordening geeft voorschriften betreffende de inhoud van bestemmingsplannen en de toelichting op bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan betreft "bestaand bebouwd gebied" in de zin van de verordening. Voorzover van belang voor het voorliggende bestemmingsplan bevat de verordening voorschriften ten aanzien van waterkeringen, detailhandel en windturbines. Deze worden in het voorliggende bestemmingsplan in acht genomen.

Provinciaal milieubeleidsplan

Provinciale staten hebben op 21 september 2009 het Provinciaal Milieubeleidsplan voor de periode 2009-2013 vastgesteld. Er worden in het plan voor Noord-Holland twee milieudoelen geformuleerd:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Om die doelen te bereiken voert de provincie activiteiten uit op acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, klimaat en energie, licht en donkerte, geluid, geur en lucht. Bij afval draait het bijvoorbeeld om intensiever toezicht op afvalstromen. Onder geluid valt onder andere het verder terugdringen van geluidhinder, door het opstellen van zonebeheerplannen voor bedrijventerreinen. Het milieubeleidsplan is de basis voor de handhaving en vergunningverlening van de Wet Milieubeheer. De provincie stelt tweejarige uitvoeringsprogramma's op waarin de uitvoering meer in detail zal worden vastgelegd.

Petroleumhaven (vastgesteld)

4.3 Regionaal beleid

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In het Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van het Plabeka luidt als volgt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snoeien om te kunnen bloeien". Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld.

Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m² aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m² kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de gemeenten van de stadsregio gezamenlijk hebben geformuleerd: het creëren van een gezonde gedifferentieerde economie, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering (zie verder ook Hoofdstuk 6 Verkeer).

Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) gaat in op de problematiek van de luchtkwaliteit. Er wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de

luchtkwaliteit te verbeteren. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen (zie verder Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit).

Visie Noordzeekanaalgebied 2040

De gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad), de provincie Noord-Holland en het Rijk werken gezamenlijk aan de totstandkoming van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Het doel van de visie is dit specifieke gebied een bijdrage te laten leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wonen, werken, natuur en recreëren dienen daarvoor op een goede manier samen te (blijven) gaan. De visie bevat beslissingen voor de korte en langere termijn. De Visie Noordzeekanaalgebied 2040 is in juni/juli 2013 vastgesteld door de raden van de deelnemende gemeenten en op 23 september 2013 door Provinciale Staten van Noord-Holland.

Het gaat in de Visie specifiek om het mogelijk maken van groei van de haven op in ieder geval bestaand terrein, met intensivering en verduurzaming als belangrijke principes en een aanpassing van de geluidzone. Tevens wordt voor de lange termijn ingezet op een reductie van milieu overlast en het specifiek terugleggen van geluidcontouren. De inzet van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad is dat, net als ingezet voor Westpoort, door bronmaatregelen uiterlijk in 2030 de 57 dB(A) contour op de noordoever wordt gelegd. Hierdoor kan in het grootste deel van het Hembrugterrein en de Achtersluispolder een woonwerkmilieu worden gerealiseerd.

4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie wordt geconstateerd dat het goed gaat met de Amsterdamse haven. De overslag groeit met spectaculaire cijfers, bedrijven vestigen zich graag in de Amsterdamse haven. De haven levert een hoge toegevoegde waarde en biedt veel mensen een baan. De Amsterdamse haven behoort in grote al jaren tot de top 5 van Europa. De verwachting is dat de Amsterdamse haven profiteert van de internationale groei in het goederenvervoer. Dat stelt de stad wel voor nieuwe uitdagingen. Niet langer is ruimte de troef, maar schaarste: schaarste aan beschikbare haventerreinen, maar ook schaarste aan milieuruimte. In de Havenvisie geeft het gemeentebestuur aan die schaarste te gebruiken om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. In de structuurvisie gaat het erom intensiever en efficiënter om te gaan met bereikbaarheid en ruimtegebruik. Westpoort is in de structuurvisie ook aangewezen als geschikte locatie om grootschalig windturbines te plaatsen.

Het plangebied is in de Structuurvisie aangeduid als een van de "grootschalige bedrijventerreinen, ruime milieucoutouren". Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige havengebonden en havengerelateerde bedrijven, met daarnaast stadsverzorgende bedrijven. Daarbij is maximaal 30%, tot maximaal 2.000 m² kantoorvloer per bedrijfsvestiging toegestaan. Er mogen bedrijven met een milieuruimte tot en met milieucategorie 5/6 worden gevestigd. Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden. Wonen is niet toegestaan. Zelfstandige kantoorontwikkeling is evenmin toegestaan. Kleinschalige ondersteunende en niet zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel.

Voor de Westelijke IJever binnen de Ring A10 waartoe ook het oostelijke deel van het onderhavige plangebied behoort, worden verkenningen uitgevoerd. Voor de desbetreffende terreinen is het toekomstbeeld op de langere termijn afhankelijk van de uitkomst van deze verkenningen. Ongeacht het op termijn gekozen scenario zullen deze ontwikkelingen niet binnen de planperiode van tien jaar in het

Petroleumhaven (vastgesteld)

onderhavige bestemmingsplangebied aan de orde komen.

De nota Locatiebeleid is in april 2008 vastgesteld; het desbetreffende beleid is overgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal of regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. In dat kader geldt een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² brutovloeroppervlak op A-locaties en 1:125 m² brutovloeroppervlak op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. C-locaties zijn goed via het hoofdnet auto ontsloten. Daar gelden geen parkeernormen voor bedrijven. Het plangebied kan worden aangemerkt als C-locatie.

Havenvisie

De Havenvisie 2008-2020 is op 19 november 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document is een visie van het gemeentebestuur van Amsterdam op de toekomst van de Amsterdamse haven tot 2020. Dit beleidsdocument is aangenomen na een brede inspraak waarbij burgers, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en verschillende overheden (zoals gemeenten langs het Noordzeekanaal, de provincie Noord-Holland en het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat) betrokken waren.

Er wordt in de Havenvisie geconcludeerd dat er schaarste is aan beschikbare haventerreinen, vooral aan zogeheten "natte terreinen" (de plaatsen waar zeeschepen terecht kunnen). Beperkt milieuruimte en beperkte bereikbaarheid zorgen ook voor schaarste. Het gemeentebestuur ziet de schaarste als een uitnodiging om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan.

De groei van de haven moet tot 2020 gerealiseerd worden binnen het bestaande havengebied. Dit is mogelijk door de beschikbare ruimte intensiever te gebruiken, door vrijkomende terreinen efficiënter in te richten (herstructurering) en door, waar mogelijk, droge terreinen te verbinden met diep water. De haven wordt dus niet groter gemaakt.

De doelen met betrekking tot het ruimtegebruik zijn het volgende:

- de gewenste en realiseerbare groei in de Amsterdamse haven tot 2020 (een overslag van 125 miljoen ton goederen) te accommoderen op de bestaande haventerreinen (er wordt overigens in het rapport "Optimale benutting voor het Noordzeekanaalgebied" (opgesteld in opdracht van de provincie Noord-Holland) van uitgegaan dat een overslag van 125 miljoen ton pas in 2026 wordt bereikt en niet al in 2020);
- het behoud van het systeem van erfpacht;
- het na 2020 alleen uitbreiden in de regio indien breed aanvaard wordt dat de maatschappelijke voordelen groter zijn dan de nadelen;
- het behoud van een strategische voorraad ruimte;
- het behoud van de totale voorraad terreinen in de haven voor havenactiviteiten.

Hoofdstuk 5 Het ruimtelijk kader

5.1 Stedenbouwkundige aspecten

De stedenbouwkundige opzet van het plangebied Petroleumhaven weerspiegelt de functie(s) van het gebied. Centraal staan de grotere havenbekkens Coenhaven, Mercuriushaven, en Vlothaven (oostelijk van de A10) en Petroleumhaven, Jan van Riebeeckhaven en Usselincxhaven (westelijk van de A10). Het plangebied is met name bedoeld voor grootschalige havengebonden "natte" bedrijfsactiviteiten. Deze bevinden zich met name aan of in de directe nabijheid van de verschillende havenbekkens. Er is in het grootste deel van het plangebied sprake van een ruime verkaveling met grootschalige industriële bebouwing. Het beeld wordt vooral bepaald door aanwezigheid van grote silo's en olietanks en de aanwezigheid van de omvangrijke bebouwing van de Hemwegcentrale. Er zijn nog slechts enkele onbebouwde percelen.



Cargill (Coenhavenweg)

De opgave van Havenbedrijf Amsterdam NV voor de komende jaren is het realiseren van een verdere intensivering van de haven. Dit moet gerealiseerd worden door onder meer hogere bouwdichtheden. Het bestemmingsplan voorziet voor het grootste deel van het plangebied dan ook in een geringe verhoging van het maximaal bebouwingspercentage van 70% (ingevolge het voorgaande bestemmingsplan) naar 75% (ingevolge het voorliggende bestemmingsplan). Een hoger bebouwingspercentage is om redenen van stedenbouwkundige aard minder gewenst om te voorkomen dat er onvoldoende onbebouwde ruimte overblijft voor een goede inpassing c.q. situering van de gebouwen ten behoeve van een adequate logistieke afwikkeling van het vrachtverkeer en/of voor voldoende parkeerruimte op eigen terrein.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet ook in dusdanige bouwhoogtes dat meerlaags ruimtegebruik mogelijk is. Moderne opslagmethodes maken verhoging van opslagloodsen en -tanks mogelijk. Het voorliggende bestemmingsplan biedt daar met een maximale bouwhoogte van 50 meter de ruimte voor.

Haven verwacht op deze wijze de zittende bedrijven meer fysieke ruimte voor uitbreiding te bieden, hetgeen wordt gestimuleerd. Er wordt met nieuwe bedrijven bij de eerste onderhandelingen al gekoerst op intensief ruimtegebruik door terughoudend te zijn in het beschikbaar stellen van hectares grond. Verder wordt in beeld gebracht hoe de schaarse nautische ruimte goed kan worden gebruikt.

5.2 Functionele aspecten

5.2.1 Bedrijven

Het plangebied omvat vooral bedrijven die in meer of mindere mate als havengebonden kunnen worden aangemerkt.

De volgende risicovolle bedrijven waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing is, bevinden zich in het plangebied. Deze bedrijven zijn allen buiten de ring A10-west gelegen.

- Koppers Petroleumhavenweg 20;
- VOPAK Terminal BV Petroleumhavenweg 42;
- Main/Gulf Petroleumhavenweg 48;
- Vos/Univar Butaanweg 3;
- Eurotank Terminals Netherlands Van Riebeeckhavenweg 9;
- Chemtura Ankerweg 18.

Verder kunnen de overige bedrijven van enige omvang worden genoemd. Deze zijn gelegen binnen en buiten de ring A10-west.

- Van Gansewinkel (afvalverwerking);
- Amfert/ICL (meststoffen);
- Maja (laden/lossen bulk- en stukgoed);
- Cargill (agrarische producten/grondstoffen voedsel);
- IGMA (transport bulkgoed);
- Cotterel (cacao opslag en overslag);
- Eggerding (productie, laden, lossen en distributie industriële mineralen);
- USA (laden/lossen bulkgoed);
- BBN (bouwmaterialen);
- ICOVA (inzamelen en bewerken van afval- en reststoffen);
- Mondo (mineralen);
- Smit (dranken groothandel);
- DrankDozijn (webwinkel in drank);
- Van Egmond (potgrond);
- Beelen (sloop en recycling).

Er bevindt zich verder in het plangebied een veelheid aan kleinere bedrijven die zich onder meer bezighouden met groothandel in diverse producten, bouwactiviteiten, opslag, transport, distributie, logistiek en activiteiten verwant met de autobranche. Deze kleinere bedrijven zijn gesitueerd op plekken waar geen havenbedrijvigheid mogelijk is: rondom Hexaanweg/Propaanweg/Butaanweg (centraal in het plangebied) en langs de Kombuisweg (in het westelijke deel van het plangebied).

Zie voor een overzicht van de per augustus 2013 aanwezige bedrijven bijlage Bijlage 1 Inventarisatie plangebied Petroleumhaven augustus 2013.

5.2.2 Overige functies

De Electriciteitscentrale van NUON (de Hemwegcentrale) is door zijn omvang (oppervlakte en hoogte) en situering aan de A10 west een beeldbepalend bedrijf.



Hemwegcentrale

Verder bevinden zich in het plangebied gebouwen met een functie ten behoeve van het beheer van het havengebied. Genoemd kunnen worden het gebouw van de brandweer nabij Pier Afrika in het oostelijke deel van het plangebied en gebouw van Havenbedrijf Amsterdam NV aan Petroleumhavenweg in het deel van het plangebied ten westen van de A10.

(Bedrijfs)woningen bevinden zich op de volgende adressen:

- Propaanweg 13-17 (*eigendom gemeente/Haven*);
- Propaanweg 23-33 en Petroleumhavenweg 19, 21 en 21A (*eigendom gemeente/Haven*);
- Nieuwe Hemweg 9 (*eigendom gemeente/Haven*);
- Kajuitweg 3 (*bedrijfswoning eigendom ICOVA*);
- Jan van Riebeeckhavenweg 1 (*bedrijfswoning Avr-Industrial Waste*).

De twee laatstgenoemde bedrijfswoningen - in particulier eigendom bij derden - zullen op de plankaart van een desbetreffende functieaanduiding worden voorzien. De woningen die in gemeentelijk eigendom zijn, zullen binnen de planperiode worden gesloopt en zijn derhalve wegbestemd. De functie wonen kan met name in verband met externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit niet worden gehandhaafd. In de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (zie ook Hoofdstuk 8 Milieuzonering en Hoofdstuk 12 Externe veiligheid) wordt vermeld dat in Westpoort geen bestemmingen worden gerealiseerd met een

woonfunctie en dat voor zover er nog mensen wonen het beleid erop gericht moet zijn om dit te beëindigen. Havenbedrijf Amsterdam NV zal binnen de planperiode de benodigde stappen zetten om op de plekken waar nu nog wordt gewoond, deze situatie te beëindigen.

Er bevindt zich op het perceel Coenhavenweg 26 een gebouw dat tot voor enige tijd in gebruik was als horecagelegenheid. Het gebouw staat momenteel leeg; er wordt gezocht naar een nieuwe gebruiker. Direct ten noordwesten van dit gebouw bevindt zich aan de voet van Havenkom A (Coenhaven) de gebouwen van een parlevinker.

Zie nogmaals Bijlage 1 Inventarisatie plangebied Petroleumhaven augustus 2013.

Hoofdstuk 6 Verkeer

6.1 Scheepvaartverkeer

Het wordt steeds drukker in Zeehavens Amsterdam. Jarenlang kwamen er ruim 5000 zeeschepen per jaar binnen. De laatste jaren is dat gestegen naar 9000 zeeschepen. Verder is er sprake van een grote hoeveelheid binnenvaart en recreatievaart (totaal 150.000).

De havens van Amsterdam, Zaandam, Beverwijk en IJmuiden/Velsen vormen samen de Havenregio Amsterdam, ook wel aangeduid als Zeehavens Amsterdam. Het totale havengebied omvat circa 600 ha vaarwater. De regio vormt op nautisch gebied (begeleiding van het scheepvaartverkeer) een eenheid onder het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Deze organisatie zorgt voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer. De regie wordt gevoerd over de hele afhandeling van de schepen.

Als goederen over water of spoor worden vervoerd, is er minder milieubelasting dan bij vervoer over de weg. Het streven is dan ook gericht op een verbetering van de "modal split" door relatief meer over water en spoor te vervoeren en minder over de weg.

De belangrijkste as voor het scheepvaartverkeer is het Noordzeekanaal. Het kanaal is geclassificeerd als klasse VIb (volgens de CEMT-classificatie; Conférence Européenne des Ministres des Transports) en tevens als "zeehaventoegang". Dit stelt eisen aan de afmetingen van de ruimte voor de vrije doorvaart over het kanaal. Het kanaal heeft (met uitzondering van één oeverstrook) de bestemming "Water - 1" gekregen. Teneinde de vrije doorvaart te garanderen mag hier niet worden gebouwd. Recreatie(vaart) mag een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg staan.

De haven(bekken)s zijn primair ingericht voor het doorvaren en afmeren van bedrijfsschepen. Er zijn tevens voorzieningen zoals wachtplaatsen voor binnenvaartschepen en duwbakken ingericht. De haven(bekken)s hebben de bestemming "Water - 2" gekregen (evenals de eerder bedoelde oeverstrook langs het kanaal). Hier mogen wel voorzieningen ten behoeve van aanmeren, laden, lossen e.d. worden gebouwd. De ontwikkeling van het gebied maakt het noodzakelijk zonodig water te dempen, danwel bedrijfsterrein af te graven. Het bestemmingsplan voorziet hierin middels een wijzigingsbevoegdheid.

Er is in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd dat vanwege de veiligheid van de scheepvaart moet worden gegarandeerd dat nieuwe ontwikkelingen langs de rijksvaarwegen de doorvaart van de scheepvaart niet belemmeren. Het gaat daarbij om de zichtlijnen voor de scheepvaart, het functioneren van bedienings- en begeleidingsobjecten en de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Er is in het voorliggende bestemmingsplan een strook van 15 meter bepaald langs het kanaal waarbinnen advies van de nautisch beheerder, Rijkswaterstaat en de brandweer noodzakelijk is voor bouwwerken en de opslag van goederen en materialen hoger dan 2,50 meter boven het maaiveld.

6.2 Passenger cruise terminal

Er wordt in de Structuurvisie Amsterdam melding gemaakt voor een (tweede) Passenger Cruise Terminal aan het Westerhoofd. Het gaat goed met de cruisevaart op Amsterdam. Amsterdam wil de cruisevaart blijven stimuleren en accommoderen, omdat deze sector vooral in het kleinbedrijf (winkels, toeristische attracties) grote economische voordelen brengt. Amsterdam voorziet daarom op termijn de realisatie van een tweede terminal voor zeecruiseschepen. Er is op basis van breed uitgevoerde locatiestudies voor gekozen deze tweede cruiseterminal te situeren in het Coen- en Vlothavengebied binnen het onderhavige plangebied. Na het gereedkomen van de Tweede Coentunnel c.a. komt dit terrein weer beschikbaar voor havenactiviteiten.

Essentieel in de locatiekeuze is een goede verbinding met de stad, zodat het voor passagiers eenvoudig is de stad te bezoeken. De locatie in het Coen- en Vlothavengebied voorziet daarin. Bovendien ligt er ook een uitstekende verbinding met de luchthaven. Een tweede factor is de aanwezigheid van voldoende fysieke ruimte op het land om een terminal met kantoor te situeren en een effectieve logistiek mogelijk te maken voor onder andere touringcars en bevoorrading. En een derde essentiële factor is natuurlijk de nautische ruimte. Op het Westerhoofd is voldoende kadeflengte en ruimte op het water beschikbaar om grote zee-cruiseschepen te ontvangen.

Voordat de locatie daadwerkelijk kan worden gebruikt voor uitbreiding van de capaciteit, zullen eerst de milieuaspecten nogmaals exact worden onderzocht. Tevens wordt dan de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort voor dat gebied aangepast. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet nog niet in de realisering van de tweede Passenger Cruise Terminal. Wanneer overgegaan wordt tot definitieve vestiging, zal via een uitgebreide procedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een omgevingsvergunning worden verleend, dan wel het voorliggende bestemmingsplan worden herzien.

Er wordt voor de onderbouwing van de locatiekeuze vanuit het beleid op het punt van de externe veiligheid verwezen naar paragraaf 12.2.11 Passenger cruise terminal in deze toelichting.

6.3 Riviercruise aanlegplaats

Voor de aankomende jaren (2014 tot en met 2016) wordt een groeiende noodzaak geconstateerd die het uiterst wenselijk maakt om ter plaatse van de locatie Westerhoofd een mogelijkheid voor een tijdelijke riviercruise aanlegplaats op te nemen. Het gaat hierbij om riviercruise aanlopen waarbij passagiers op- en afstappen, maar niet verblijven, de zogenaamde turnaround calls.

De riviercruise sector is een belangrijke inkomstenbron voor de stad Amsterdam en het havenbedrijf. De aankomende jaren neemt het aantal beschikbare afmeerlocaties in de stad af wegens geplande infrastructurele werkzaamheden in het kader van herontwikkeling. Om dit tijdelijke verlies op te vangen is gekeken naar andere tijdelijk geschikte locaties. Een van de schaarse beschikbare locaties is ter hoogte van het Westerhoofd (langs de A10 richting Coentunnel). Het doel is de locatie Westerhoofd enkel in te zetten ter vervanging van die afmeerlocaties die na de werkzaamheden van de herontwikkeling weer terugkomen in de stad. Het is van groot belang om het aantal afmeerlocaties de aankomende jaren op een gelijkwaardig niveau te houden zoals nu het geval is. Een afname van het aantal plaatsen impliceert namelijk verlies van het aantal aanlopen (en daaruit voortvloeiende revenuen voor de regio) waarvan ook niet zeker is dat deze, wanneer het aantal plaatsen weer toeneemt, terugkomen naar Amsterdam.

Ook voor het in gebruik nemen van de tijdelijke riviercruise aanlegplaats geldt dat eerst de omgevingsaspecten onderzocht moeten worden. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de

realisering van een tijdelijke riviercruise aanlegplaats.

6.4 Autoverkeer

Het gebied is goed bereikbaar vanaf de A10 west. De Westrandweg (de "verlengde" A5) verbindt het Westpoortgebied (waaronder het plangebied "Petroleumhaven") direct met het regionale en nationale achterland. Daarnaast draagt de Westrandweg - met de A9 - bij aan de tweede ring rond Amsterdam, waardoor het doorgaande verkeer en het verkeer van/naar Westpoort niet meer door de stad behoeven te rijden en de overbelaste A10 een meer stedelijke functie kan krijgen. Westrandweg is in 2013 in gebruik genomen.

Westpoort (waarvan het onderhavige plangebied deel uitmaakt) is een haven- en industriegebied waar een belangrijk deel van de Amsterdamse werkgelegenheid is gesitueerd. Er zijn in dit gebied ongeveer 47.000 arbeidsplaatsen (peiljaar 2011). Dit aantal zal in de toekomst verder toenemen. Deze arbeidsplaatsen zorgen voor een fors aantal verplaatsingen per dag, waarvan een deel met de auto. Daarnaast is door het type van de bedrijven - veelal opslag, overslag, distributie en industrie - het aandeel vrachtverkeer in Westpoort vrij hoog.

In juni 2008 is in opdracht van Haven Amsterdam en de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied (waaronder het onderhavige plangebied) uitgevoerd. Er zijn vervolgens in februari 2009 aanvullende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze twee onderzoeken zijn gebundeld in het rapport Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied. Het doel van dit onderzoek is het vaststellen van de verkeersgegevens voor het gehele gebied van Westpoort voor de actualisering van diverse bestemmingsplannen (waaronder het voorliggende plan). Er is onderzoek gedaan naar de verkeersgegevens van de huidige situatie en die in de jaren 2015 en 2020, exclusief en inclusief plannen. Er wordt onder "plannen" verstaan: de wijzigingen in de bestemmingsplannen voor Westpoort die effecten hebben op de mobiliteit (en daarmee op het geluid en de luchtkwaliteit). Het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 2 aan deze toelichting toegevoegd.

Er is vervolgens nog aanvullend onderzoek verricht naar de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en verkeerscapaciteiten (de I/C verhouding). Daaruit is gebleken dat er in het onderhavige plangebied in/nabij het plangebied "Petroleumhaven") capaciteitsproblemen zullen ontstaan op de Nieuwe Hemweg ter hoogte van de Neptunushaven en ter plaatse van de daar nabijgelegen aansluiting van de Vlothavenweg op de Nieuwe Hemweg. Overigens zullen deze capaciteitsproblemen ook ontstaan, indien uitsluitend van de autonome groei wordt uitgegaan. Het voorliggende bestemmingsplan biedt ruimte voor aanpassing van de Nieuwe Hemweg ter plaatse. De aansluiting Vlothavenweg/Nieuwe Hemweg is inmiddels in het kader van de aanleg van de verbreding A10-west/aanleg 2e Coentunnel aangepast. Deze aanvulling op het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 3 aan deze toelichting toegevoegd.

Er is in de voorgaande onderzoeken nog uitgegaan van de effecten van "Anders betalen voor mobiliteit" (oftewel "rekeningrijden") op de toekomstige verkeersintensiteiten. In juli 2011 zijn berekeningen gemaakt voor verschillende peildata (eveneens voor de situatie exclusief en inclusief plan) uitgaande van de situatie zonder rekeningrijden ("gevoeligheidsanalyse"). Ook daarin is een uitsplitsing naar het onderhavige plangebied Petroleumhaven opgenomen. Dit leidt tot iets hogere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken (zie bijlage 4, met name blz. 10, 20, 30, 40, 50, 60, 61 en 71). De achtergronden van deze "gevoeligheidsanalyse" zijn verwoord in de bijgevoegde Notitie Anders Betalen voor Mobiliteit (zie bijlage 5).

De gevoeligheidsanalyse "Anders betalen voor Mobiliteit" laat een gemiddelde toename van de verkeersintensiteiten zien van maximaal circa 4% op het stedelijk net voor de toetsing van de

wegcapaciteit en een worst-case toename van 7% op het stedelijk wegennet voor luchtkwaliteitsberekeningen.

De procentuele verschillen tussen de situatie met en zonder rekeningrijden zijn dermate gering dat de conclusies van de toetsing aan de wegcapaciteit niet veranderen. Er is dan ook geen sprake van een noodzaak voor een nieuwe toetsing aan de beschikbare wegcapaciteit in het plangebied.

Voor het hiermee samenhangende aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit.

6.5 Spooremlacementsen

Er bevinden zich binnen het plangebied twee emplacementsen voor het rangeren met treinen c.a. over een breedte van meerdere sporen. Deze bevinden zich:

- Tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Coenhavenweg;
- Aan de noordzijde van de Nieuwe Hemweg ten zuiden van de Neptunushaven.

6.6 Openbaar vervoer

Er is geen openbaar vervoer in het plangebied. Om toch in de behoefte aan openbaar vervoer te voorzien is Westpoort Bus opgericht. De Westpoort Bus is de naam van het besloten vervoer voor de werknemers en bezoekers van Station Sloterdijk naar diverse bedrijven in Westpoort. Het vervoer is alleen geldig voor werknemers van de deelnemende bedrijven en voor de ritten die het bedrijf heeft ingekocht. Iedere organisatie in Westpoort kan zich aansluiten bij de Westpoort Bus.

6.7 Langzaam verkeer

Er is de afgelopen jaren langs een groot aantal doorgaande wegen vrij liggende, geasfalteerde en verlichte fietspaden aangelegd. In totaal ligt er ten tijde van de opstelling van dit bestemmingsplan ongeveer 45 km aan fietspaden in Westpoort. Dit maakt het voor fietsers mogelijk om veilig en comfortabel naar en van hun werk te fietsen. Het aantal kilometers aan fietspaden zal nog verder worden uitgebreid. Fietsen naar het werk in Westpoort wordt gestimuleerd. Fietsen naar het werk is winst voor werknemers, voor bedrijven en voor het milieu.

6.8 Parkeren

Er geldt ingevolge het gemeentelijke locatiebeleid een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² brutovloeroppervlakte op A-locaties en 1:125 m² brutovloeroppervlakte op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. C-locaties zijn goed via het hoofdnet auto ontsloten. Daar gelden geen parkeernormen voor bedrijven. Het plangebied "Petroleumhaven" kan in zijn geheel worden aangemerkt als C-locatie. Er zijn in het planregels dan ook geen parkeernormen opgenomen.

Bedrijven dienen op eigen terrein in parkeergelegenheid te voorzien. Ook het laden en lossen dient zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Parkeren op de openbare weg zal alleen worden toegestaan in de bestaande parkeervakken. Dit zal via de wegenverkeerswetgeving worden afgedwongen.

Ter geleiding van de automobiliteit zal vervoersmanagement bij de toekomstige bedrijven in het gebied met kracht worden gestimuleerd in overleg met werkgevers en werknemers. Dergelijke plannen dragen

ertoe bij dat systemen van collectief vervoer (bedrijfsvervoer, spitsbussen en/of carpooling) zich optimaal kunnen ontwikkelen met als doel vermindering van vermijdbaar individueel autogebruik.

Hoofdstuk 7 Mer /mer-beoordeling

Het bestemmingsplan "Petroleumhaven" voorziet niet in nieuwe mer-plichtige activiteiten of mer-beoordelingsplichtige activiteiten die niet reeds op basis van het voorgaande bestemmingsplan mogelijk waren. Het bestemmingsplan is een overwegend conserverend plan en het plangebied was in het voorgaande bestemmingsplannen ook reeds als haven-/bedrijventerrein bestemd. Een milieu-effectrapportage is ten behoeve van het bestemmingsplan dan ook niet vereist.

Wel is er sprake van de zogenoemde "vormvrije m.e.r beoordeling". Het gaat erom dat aan de hand van enkele criteria (als bedoeld in bijlage III van de Europese Merrichtlijn) kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Deze criteria betreffen bijvoorbeeld of er zich in de omgeving van het plangebied kwetsbare gebieden bevinden of dat er sprake is van verontreiniging en hinder etc. De onderstaande uitkomsten van de diverse milieuonderzoeken laten zien dat daarvan geen sprake zal zijn.



Coenhaven

Hoofdstuk 8 Milieuzonering

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

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende plan gekoppeld aan de bij de planregels behorende "Staat van Inrichtingen" die gebaseerd is op de eerdergenoemde VNG-brochure. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting (de categorieën 1-6). Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen.

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

Er is in het voorliggende plan een zonering opgenomen door middel van het leggen van de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3".

De bestemming "Bedrijf - 1" is gelegd op het grootste deel van het plangebied, met name op het "natte" deel van het plangebied dat specifiek is aangewezen voor havengebonden bedrijven. Deze bestemming voorziet in de vestiging van bedrijven tot en met categorie 5 van de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen. Er bevinden zich in de nabijheid van de desbetreffende delen van het plangebied geen hindergevoelige objecten.

De randen van het plangebied en een aantal centraal in het plangebied gelegen gronden hebben de bestemmingen "Bedrijf - 2" danwel "Bedrijf - 3" gekregen. De bestemming "Bedrijf - 2" voorziet in de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 5 van de Staat van Inrichtingen (zonder de eis van havengebondenheid). De bestemming "Bedrijf - 3" maakt de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 4 van de Staat van Inrichtingen mogelijk.

De toegelaten milieucategorieën voorzien ook in de aanwezigheid van bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De planregeling bevat - in aansluiting op de "Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort" (zie Hoofdstuk 12 Externe veiligheid) - dan ook tevens een regeling voor de toelaatbaarheid van inrichtingen die vallen onder het Bevi enerzijds en voor de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten in de zin van hetzelfde Besluit anderzijds (zie ook paragraaf 20.2.2.1 Bestemmingen Bedrijf - 1, Bedrijf - 2 en Bedrijf - 3).

Tenslotte zij vermeld dat in het kader van het opstellen van een zogenaamd zonebeheersplan voor het (geluid)gezoneerde industrieterrein Westpoort (zie ook volgend hoofdstuk) ook een vorm van inwaartse zonering zal worden gehanteerd. Met dit zonebeheersplan wordt beoogd dat de meest luidruchtige bedrijven zoveel als mogelijk in het midden van het terrein worden gevestigd, zo ver mogelijk van de om het terrein gelegen zone, voor zover dat met betrekking tot de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld het gebruik van diepzeekades) althans mogelijk is. Op deze manier wordt getracht de beschikbare geluidsruijme binnen de geluidszone Westpoort optimaal te benutten.

Hoofdstuk 9 Geluid

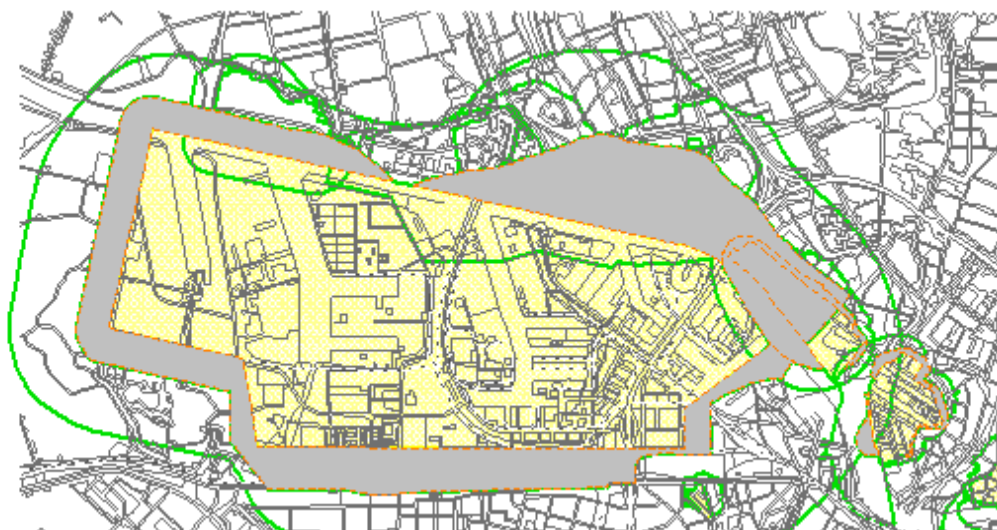
Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de realisering van nieuwe geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van in akoestisch opzicht relevante nieuwe wegen. Er behoeft terzake dus geen akoestisch onderzoek betreffende het wegverkeersgeluid te worden uitgevoerd.

Het plan voorziet tevens in de vestiging van inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D. Daar worden de categorieën van inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder aangewezen, in casu bedrijven die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Aangezien dergelijke bedrijven in het bestemmingsplan zijn toegestaan, dient het plangebied ingevolge hoofdstuk V van de Wet geluidhinder te worden voorzien van een zone waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Het plangebied "Petroleumhaven" maakt voor het grootste deel onderdeel uit van het grotere geheel van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Het beschermingssysteem van de Wet geluidhinder waarborgt dat de geluidbelasting vanwege het hele industrieterrein Westpoort buiten de geluidzone rondom Westpoort niet hoger is dan 50 dB(A).

Met de vaststelling van de Visie NZKG is ook een wijziging van de geluidzone van Westpoort vastgesteld. De nieuwe zone faciliteert een groei van de haven op bestaand areaal (groei naar 125 miljoen ton) milieutechnisch. Alle gemeenten hanteren de 55 dB(A) contour als uitgangspunt tot waar woningbouw zonder meer mogelijk is, waardoor gewenste woningbouw op het noordelijk deel van Hemburgterrein, Achtersluispolder en deels op de Sloterdijken gerealiseerd kan worden. Om ook woningbouw mogelijk te maken op de resterende delen van het Hemburgterrein, de Achtersluispolder en de Sloterdijken zijn maatregelen getroffen. Onderdeel hiervan is de acceptatie van een hogere belasting op de gevel (tot 60dB(A)) op een beperkt aantal locaties, eventueel door aanpassing van de huidige wet- en regelgeving.

De inzet van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad is dat, net als ingezet voor Westpoort, door bronmaatregelen uiterlijk in 2030 de 57 dB(A) contour op de noordoever wordt gelegd. Hierdoor kan in het grootste deel van het Hemburgterrein en de Achtersluispolder een woonwerkmilieu worden gerealiseerd. Om daadwerkelijk tot geluidreductie te komen, wil Havenbedrijf Amsterdam een programma maken.



Gezoneerd bedrijventerrein Westpoort

Het deel van het plangebied oostelijk van de Mercuriushaven maakt geen deel uit van het gezoneerde bedrijfsterrein Westpoort. Dit deel van het plangebied maakt deel uit van de geluidzone rondom het gezoneerde terrein (aangeduid met "geluidzone - industrie 1"). Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse niet in geluidgevoelige functies.

Het noordelijke deel van het plangebied ligt binnen de "Geluidzone industrieterrein Zaandammer- en Achtersluispolder", gelegen in de gemeente Zaanstad en vastgesteld bij Koninklijk besluit van 18 januari 1991. Deze zone is op de plankaart aangeduid met de gebiedsaanduiding "geluidzone - industrie 4". Het bestemmingsplan voorziet ter plaatse niet in geluidgevoelige functies.

Het noordoostelijke deel van het plangebied ligt binnen de geluidzone rondom het in stadsdeel Noord gelegen Cornelis Douwesterrein. Het desbetreffende bestemmingsplan "Herziening geluidzone Cornelis Douwesterrein" is op 20 juni 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. De daarmee vastgelegde geluidzone rondom het genoemde bedrijventerrein is in het voorliggende bestemmingsplan overgenomen ("geluidzone - industrie - 3").



Geluidzone Cornelis Douwesterrein (terrein gelegen in stadsdeel Noord) en Geluidzone Zaandammer- en Achtersluispolder (terrein gelegen in de gemeente Zaanstad)

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Algemeen

Er dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan ook bezwaarlijk zijn. Gelet op de ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt onder meer het gebruik van andere vormen van vervoer dan de auto gepropageerd (zie ook paragraaf 6.7 Langzaam verkeer).

10.2 Resultaten onderzoek

Er kan allereerst worden opgemerkt dat er uit gezondheidsoogpunt geen aanleiding bestaat om de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Op grond van het blootstellingscriterium behoeven de concentraties van stoffen niet berekend te worden op plaatsen waar het publiek slechts kortstondig blootgesteld is aan de effecten ervan. Er zijn in het plangebied geen locaties waar het publiek langdurig verblijft anders dan binnen gebouwen, waar de luchtkwaliteitsnormen niet gelden omdat daar de Arbo-regelgeving van toepassing is. Op de overige plaatsen, zoals wegen, openbare parkeerterreinen verblijven mensen slechts kortdurig. Derhalve is het op grond van de regelgeving niet verplicht om de luchtkwaliteit te beoordelen in en rondom het plangebied. Desalniettemin is er met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan.

In het Westpoortgebied zijn zowel lokale wegen als rijkswegen gelegen. Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft de berekeningen gedaan voor de lokale wegen. IBA heeft voor de rijksweg A10 west (Einsteinweg) en de geprojecteerde rijksweg A5 (Westrandweg) opdracht gegeven aan Peutz B.V. de effecten op de luchtkwaliteit te beoordelen.

Onderzoek Ingenieursbureau Amsterdam

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft ten behoeve van het opstellen van diverse bestemmingsplannen in het Westpoortgebied (waaronder het voorliggende plan) de Actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort (d.d. 18 oktober 2012) opgesteld. Dit onderzoek betreft een actualisatie op basis van nieuwe generieke invoergegevens (emissiefactoren, achtergrondconcentraties) en gewijzigde verkeersintensiteiten ten gevolge van het niet doorgaan van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) of te wel rekeningrijden.

Er is onderzocht of de realisatie van de bestemmingsplannen in overeenstemming is met de Wet Luchtkwaliteit 2007. Daarvoor is nagegaan of wordt voldaan aan de volgende drie toetsingscriteria:

- a. is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarden bij realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling?
- b. draagt de ruimtelijke ontwikkeling in het toetsjaar 2015 in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of groter)?
- c. draagt de ruimtelijke ontwikkeling in het toetsjaar 2020 in significante mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of groter) daar waar de grenswaarden reeds worden overschreden?

In de wet is het begrip "ruimtelijke ontwikkeling" nader gespecificeerd: alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen een afstand van 1000 meter die gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg.

Ad a

Voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO_2) laat het onderzoek zien dat de

grenswaarde in de beschouwde jaren op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden: noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Dit geldt zowel voor het lokale wegennet als het hoofdwegennet.

Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) laat het onderzoek zien dat de grenswaarde op het lokale wegennet in geen van de beschouwde jaren wordt overschreden, noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Op het hoofdwegennet wordt zeer plaatselijk en reeds in de autonome ontwikkeling de grenswaarde overschreden.

De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) wordt zowel op het lokale wegennet als op het hoofdwegennet zeer plaatselijk en reeds in de autonome ontwikkeling overschreden.

Bovengenoemde overschrijdingen zijn echter niet het gevolg van de realisatie van de plannen maar worden veroorzaakt door extreem hoge achtergrondconcentraties vanwege op- en overslagactiviteiten in het Westelijk Havengebied.

Ad b

Voor alle onderzochte stoffen geldt dat de plannen in het toetsjaar 2015 op geen van de onderzochte wegtracés in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ad c

Voor alle onderzochte stoffen geldt dat de plannen in het toetsjaar 2020 op geen van de onderzochte wegtracés in significante mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit daar waar de grenswaarde reeds wordt overschreden.

Aangezien de realisatie van de bestemmingsplannen in Westpoort niet leidt tot overschrijding van de in de wet gestelde grenswaarde en ook niet in betekende mate noch in significante mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit zijn de voorgenomen plannen in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007. De plannen kunnen, gezien vanuit dit perspectief, ten uitvoer gebracht worden.

De Actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort is als bijlage 6 aan deze toelichting toegevoegd.

Onderzoek Peutz

Peutz heeft in opdracht van het Ingenieursbureau Amsterdam onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van een aantal bestemmingsplannen op de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de geprojecteerde rijksweg A5 en de A10-west te Amsterdam. Ook voor dit onderzoek is een actualisatie uitgevoerd op basis van nieuwe generieke invoergegevens en gewijzigde verkeersintensiteiten.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- a. voor stikstofdioxide (NO_2) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden en plandrempels worden overschreden;
- b. voor zwevende deeltje (PM_{10}) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde jaargemiddelde grenswaarde wordt overschreden;
- c. voor zwevende deeltjes (PM_{10}) zeer plaatselijk en reeds in de autonome situatie de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden worden overschreden, veroorzaakt door verhoogde achtergrondconcentraties vanwege op- en overslagactiviteiten in het westelijk havengebied van Amsterdam;
- d. de realisatie van de bestemmingsplannen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties NO_2 en PM_{10} in de directe omgeving van de A5 en A10-west.

Petroleumhaven (vastgesteld)

Derhalve zijn er inzake de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de A5 en A10-west geen belemmeringen voor de realisatie van de bestemmingsplannen in het westelijk havengebied.

Het luchtkwaliteitsonderzoek van Peutz is als bijlage 7 aan deze toelichting toegevoegd.

Industriële bronnen

Het achtergrondconcentratieniveau in de huidige situatie omvat tevens de effecten van de bestaande bedrijven op de luchtkwaliteit. Het plangebied kent nog enkele plekken die niet in gebruik zijn voor bedrijvigheid, maar op basis van zowel het voorgaande bestemmingsplan als het voorliggende bestemmingsplan daarvoor wel gebruikt zouden kunnen worden. Het is evenwel niet bekend wat de aard van de mogelijk te vestigen bedrijven zal zijn, evenals niet bekend is of bestaande bedrijven wellicht hun bedrijfsvoering zullen wijzigen op een dusdanige manier dat dat effecten heeft op de luchtkwaliteit. Daarom kan er nu niet in algemene zin een beoordeling worden gemaakt voor dergelijke wijzigingen. Wanneer zich concrete wijzigingen voordoen, dan zullen deze worden beoordeeld in het kader van de toepassing van de milieuwetgeving.

De luchtkwaliteitsonderzoeken zullen voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden geactualiseerd.



Vopak Petroleumhaven

Hoofdstuk 11 Geur

Er zijn in het plangebied Petroleumhaven verschillende geuremitterende bedrijven gevestigd. Geuroverlast is een lastig te meten vorm van overlast. Vaak wordt deze overlast dan ook berekend in plaats van gemeten. Met een Telefonisch Leefbaarheidsonderzoek (TLO) en aan de hand van het aantal ingediende klachten is te "meten" of geur ook tot overlast leidt. Het uitgangspunt van de Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR) is dat er geen nieuwe geurgehinderden zullen zijn. Het lokaal bevoegd gezag kan hiervan gemotiveerd afwijken.

Er zijn in het plangebied geurcontouren van de bedrijven ICL en Cargill. De geurcontour van Cargill is recent sterk gereduceerd als gevolg van de MBTF geurinstallatie aldaar. Deze bronmaatregel is gerealiseerd in het kader van het innovatiefonds van het Convenant Houthavens/NDSM-werf waardoor het bedrijf is gestimuleerd veel verder te gaan met maatregelen dan de wettelijk voorgeschreven Best Beschikbare Technieken (BBT). Zoals op de onderstaande kaartjes is te zien, is berekend dat de woningbouwprojecten Houthavens en NDSM-werf geen geurhinder zullen ervaren van Cargill Soja.



Geurcontouren van 1,9 en 3,0 ouE/m³ als 98-percentielwaarde als gevolg van Cargill Soja in de situatie zonder en met MBTF-geurinstallatie.

Op de langere termijn is de verwachting dat door de geurreducerende maatregelen die zullen worden opgenomen in de milieuvergunningen, de geuremissie van de bedrijven zal afnemen. Hierdoor zal de mate van geurhinder ook geleidelijk afnemen.

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Algemeen

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is vastgesteld om de risico's te beperken waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven (bijvoorbeeld LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken). Er wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven; het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas;
- het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De grenswaarde in nieuwe situaties is voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort.

Verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk bij een bestemmingsplan.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

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

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

Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object bij een buisleiding (met een druk vanaf 16 bar voor het transport van aardgas en vloeibare brandstoffen) wordt toegelaten, voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde van 10^{-6} per jaar in acht worden genomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, tevens het groepsrisico in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord.

Indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, OF
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10%

kan een deel van de verantwoording GR achterwege worden gelaten. Dat betreft specifiek art 12, eerste lid, onderdelen c t/m e van het Bevb, waarin maatregelen ter beperking van het GR worden onderzocht.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, stelt het bevoegde gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort

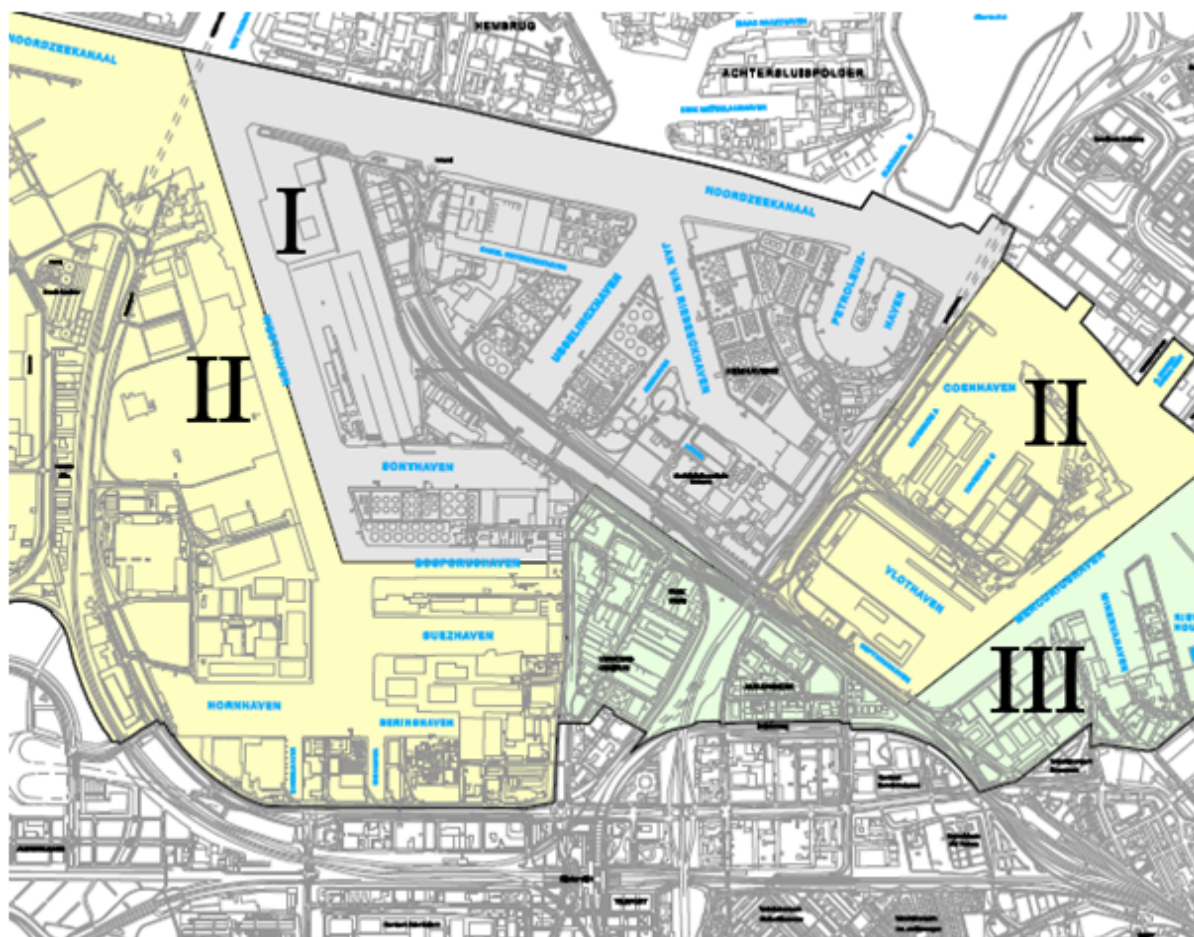
Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 8 december 2009 de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben de gebiedsvisie bij besluit van 15 december 2009 vastgesteld. Deze visie omvat onder meer een zoneringsplan van Westpoort op het punt van de toelaatbaarheid van risicoveroorzakende (Bevi) bedrijvigheid en de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten. Het onderhavige plangebied behoort tot de volgende drie zones:

- Zone I: Voor deze zone geldt dat hier primair ruimte worden geboden aan (nu al voor een deel aanwezige) risicobedrijven ("Bevi-bedrijven"). Deze zone is niet geschikt voor de komst van nieuwe

Petroleumhaven (vastgesteld)

en de uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies en kwetsbare objecten.

- **Zone II:** In deze zone bevinden zich risicobedrijven en arbeidsintensieve industrie. De zone dient beschikbaar te blijven voor risicobedrijven, maar moet tevens plaats bieden aan arbeidsintensieve industrie. Daarom hebben risicobedrijven in deze zone minder uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden dan in zone I. Er is in zone II geen ruimte voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies.
- **Zone III:** Er bevinden zich in deze zone risico-ontvangers. Voor deze zone geldt dat deze minder geschikt wordt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers; er wordt ingezet op minder risicovolle bedrijvigheid. Risicobedrijven worden niet volledig uitgesloten, maar de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt omdat de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} binnen de eigen inrichtingsgrens moet blijven. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn toegestaan.



zonering Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (deel Petroleumhaven c.a.)

De integrale Gebiedsvisie is als bijlage 8 aan deze toelichting toegevoegd. Er wordt voor de juridische vertaling ervan in het voorliggende bestemmingsplan verwezen naar 20.2.2.1 Bestemmingen Bedrijf - 1, Bedrijf - 2 en Bedrijf - 3.

12.2 Resultaten onderzoeken

Er bevinden zich binnen het plangebied diverse risicovolle bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. Onderstaand wordt per Bevi-bedrijf aangegeven in welke milieuzone het ligt conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Dan wordt ingegaan op de ligging van de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR en volgt een toets aan de grenswaarde en richtwaarde voor het PR. Ook wordt de hoogte van het groepsrisico GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde beschreven. De gegevens over plaatsgebonden risico PR en groepsrisico GR volgen uit de risicoanalyses die bij de actuele vergunde situaties bij de bedrijven horen.

De algemene motivatie voor de afwijkingen van de richtwaarde voor het PR wordt in paragraaf 12.2.3 beschreven. In paragraaf 12.2.4 is de algemene verantwoording van het groepsrisico conform artikel 13 van het Bevi opgenomen.

Buiten het plangebied zijn meerdere BEVI-bedrijven aanwezig, maar er is geen overlap tussen de invloedsgebieden voor het groepsrisico en het plangebied. Derhalve zijn de risico's van deze bedrijven niet relevant voor het plan.

In de paragrafen 12.2.5, 12.2.6, 12.2.7 en 12.2.8 worden de onderzoeksresultaten voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, water en door buisleidingen beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico.

In de paragrafen 12.2.10 en 12.2.12 worden de onderzoeksresultaten voor de windturbines en overige risicobronnen beschreven, inclusief een toets aan de risiconormen.

Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (Nu Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) Amsterdam d.d. 30 oktober 2013 met een overzicht van de diverse risicocontouren c.a. is bijgevoegd als bijlage 9.

12.2.1 Risicovolle bedrijven binnen het plangebied

Eurotank Amsterdam N.V. (Van Riebeeckhavenweg 9)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De provincie is het bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour gedeeltelijk buiten het eigen terrein ligt en overlap heeft met het plangebied. Er zijn geen kwetsbare objecten binnen deze PR-contour aanwezig of bestemd. Er wordt derhalve voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour zijn wel beperkt kwetsbare objecten aanwezig of bestemd. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 12.2.3.

Eén van de aanwezige beperkt kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} risicocontour kan zich mogelijk ontwikkelen tot een kwetsbaar object. Het betreft de aanwezigheid van een relatief groot aantal personen binnen een pand van afvalverwerker Icovia. De provincie heeft in het kader van het "Bevi saneringsprogramma" met Eurotank overleg gevoerd over deze latente saneringssituatie. Een oplossing is gevonden in de vorm van een wijziging van het tankregime. In de betreffende die de latente saneringssituatie veroorzaken (een aantal tankputten aan de octaanweg) worden dan nog uitsluitend zwaardere olieproducten (K3 vloeistoffen) opgeslagen. Deze producten veroorzaken geen PR 10^{-6}

contour. Er is al een QRA opgesteld. Het traject voor de ambtshalve wijziging van de vergunning loopt nog.

Het plangebied heeft deels een overlap met het invloedsgebied van het groepsrisico. Het groepsrisico GR overschrijdt de oriëntatiewaarde (OW) met een factor twee. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Vopak Terminal Amsterdam B.V. (Petroleumhavenweg 42)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gemeente is het bevoegd gezag.

Bij Vopak Terminal Amsterdam B.V. worden zwaardere oliefracties opgeslagen die een hoger vlampunt hebben. Dit betekent dat deze stoffen niet zo makkelijk gaan branden. Uit de QRA blijkt dat er als gevolg hiervan geen risicocontouren aanwezig zijn. Dat betekent dat de aanwezigheid van dit bedrijf niet leidt tot een plaatsgebonden risico en ook niet tot een groepsrisico.

Main BV (Petroleumhavenweg 48)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gemeente is het bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren gedeeltelijk buiten de terreingrens liggen en alleen een kleine overlap hebben met de bestemming "Water". Er zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze PR-contour aanwezig of bestemd. Er wordt derhalve voldaan aan de grens en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Uit de QRA blijkt dat de maximale effectafstand voor 1%-letaliteit van tankpark 1 (zuidwestelijke zijde van het terrein) maximaal 100 meter bedraagt. Het groepsrisico is in de QRA onderzocht en er bleek dat binnen het invloedsgebied geen bewoners of werknemers van derden aanwezig zijn. Het groepsrisico is derhalve per definitie afwezig.

Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Chemtura (Ankerweg 18)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort en valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vanwege de opslag van grote hoeveelheden chemicaliën. De provincie is het bevoegd gezag. De in de milieuvergunning vastgelegde QRA (kwantitatieve risico-analyse) dateert uit 2006.

Een nieuwe QRA (2011) is opgesteld tbv actualisatie van het veiligheidsrapport (VR). De risicoberekening in deze QRA geeft een kleiner invloedsgebied ten gevolge van een aangepaste rekenmethode. Deze QRA moet nog in vergunning worden opgenomen door middel van aanpassing van de milieuvergunning. De procedure voor de aanpassing van de milieuvergunning loopt nog.

Het plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour blijft grotendeels binnen het eigen terrein; buiten het eigen terrein reikt deze contour maximaal enkele tientallen meters over aangrenzend water. Er zijn geen (beperkt)

kwetsbare objecten binnen deze PR-contour aanwezig of bestemd. Er wordt derhalve voldaan aan de grens en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

De maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermd blootstelling was volgens de QRA uit 2006 gelijk aan 4200 meter. Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) de rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (PGS-15) geactualiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan "De Houthaven" zijn in november 2008 door AVIV nieuwe risicoberekeningen gemaakt met deze geactualiseerde rekenmethodiek. Daaruit bleek dat de maximale afstand tot 1% kans op overlijden gelijk was aan circa 1060 meter.

Tevens is er een nieuwe QRA (d.d. 24 juni 2011) opgesteld in het kader van actualisatie van het veiligheidsrapport. Uit deze QRA blijkt dat de maximale effectafstand op grond van de nieuwe rekenmethodiek nog iets kleiner is geworden, namelijk 925 meter. In de nieuwe milieuvergunning voor Chemtura zal deze afstand worden vastgelegd als invloedsgebied voor het groepsrisico. Het plangebied ligt deels binnen de maximale effectafstand van 925-1060 meter.

Het groepsrisico GR ligt ver onder de oriëntatiewaarde (OW). Gelet op de bebouwingdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

VOS Olie & Gas producten BV (Butaanweg 3-5)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort en gaat onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen vanwege de opslag van propaan en een beperkte hoeveelheid giftige gassen in gasflessen. De gemeente is het bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour gedeeltelijk buiten het eigen terrein ligt en een overlap heeft met een klein deel van het plangebied. Er zijn geen kwetsbare objecten binnen deze PR-contour aanwezig of bestemd. Er wordt derhalve voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour zijn wel beperkt kwetsbare objecten aanwezig of bestemd. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 12.2.3.

Het plangebied heeft deels een overlap met het invloedsgebied van het groepsrisico. Het groepsrisico is lager dan de oriëntatiewaarde (OW). Gelet op de bebouwingdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Koppers (Petroleumhavenweg 20)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort en gaat waarschijnlijk onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen vanwege de opslag van olieproducten. Er is een QRA opgesteld in het kader van een veiligheidsrapportage. Uit deze rapportage blijkt dat er uitsluitend opslag van ruwe teer en teerproducten plaatsvindt, zogeheten klasse 3 en 4 producten. Deze stoffen hebben een hoog vlampunt en dit betekent dat deze stoffen niet zo makkelijk gaan branden. Uit de QRA blijkt dat er als gevolg hiervan geen risicocontouren aanwezig zijn. Dat betekent dat de aanwezigheid van dit bedrijf niet leidt tot een plaatsgebonden risico en ook niet tot een groepsrisico.

Petroleumhaven (vastgesteld)

LHS Liquid Handling & Storage (Petroleumhavenweg 2162)

Dit bedrijf gaat zich vestigen aan de Petroleumhavenweg en valt onder bevoegd gezag van de gemeente Amsterdam. De vergunningprocedure loopt nog. Naar verwachting kunnen de beoogde activiteiten van het bedrijf vergund worden. Om die reden is het bedrijf in de rapportage opgenomen.

De activiteiten van het bedrijf bestaan uit de verlading en opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (onder meer brandbare en giftige stoffen). Het bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort en valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). De risicogegevens zijn afkomstig uit de QRA van 12 maart 2013.

De plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar ligt buiten de terreingrens en ligt binnen het plangebied. De contour valt over beperkt kwetsbare objecten. De woningen op het industrieterrein aan de Propaanweg liggen binnen de 10^{-6} -contour. Deze woningen kunnen beschouwd worden als een beperkt kwetsbaar object. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde het maximale aantal slachtoffers bedraagt 25 personen.

De grootste effectafstand (1% letaliteit) is bepaald (in de QRA) op 3325 meter (weertype F1.5). In de handleiding risicoberekening Bevi versie 3.2 is geen definitie van het invloedsgebied opgenomen. De effectafstand (1% letaliteit bij F1.5) wordt vaak beschouwd als het invloedsgebied. Echter is dit niet zo opgenomen in het Bevi, waarin voor het invloedsgebied is opgenomen dat dit het gebied is waarin personen worden meegeteld voor het groepsrisico.

Om meer inzicht te krijgen in het invloedsgebied van de inrichting zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de QRA. In deze berekening zijn 100 personen toegevoegd aan de aanwezig bevolking op 500 m en 1000 m afstand van LHS. Uit deze berekening is gebleken dat 100 extra personen op 500 meter afstand van LHS een zeer geringe invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. 100 personen extra op 1.000 meter afstand zorgt niet voor een wijziging van het groepsrisico.

12.2.2 Risicovolle bedrijven buiten het plangebied

Er bevinden zich buiten het plangebied geen risicovolle bedrijven waarvan de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour groepsrisico zich uitstrekt over het plangebied Petroleumhaven.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico rondom het spooreplacement Westhavenweg/Nieuwe Hemweg strekt zich uit tot een afstand van 700 meter rondom het spooreplacement en omvat aldus een deel van het plangebied Petroleumhaven.

Het invloedsgebied van het emplacement is bepaald in de rapportage "Relevant gebied voor het groepsrisico", rapport nr. I.2009.1210.10.R001. Daarin zijn twee invloedsgebieden bepaald: voor "kleine ruimtelijke ontwikkelingen" (50 personen toegevoegd) en "grote ruimtelijke ontwikkelingen" (1250 personen toegevoegd).

Het invloedsgebied voor grote ontwikkelingen is groter dan het invloedsgebied voor kleine ontwikkelingen. Beide invloedsgebieden vallen over het plangebied van Petroleumhaven heen.

Zodoende zal bij een ontwikkeling in Petroleumhaven, die binnen het invloedsgebied van het emplacement Westhaven valt een verantwoording van het groepsrisico opgesteld moeten worden.

Voor het emplacement Westhaven is ook een QRA opgesteld, rapport nr. I.2009.1210.01.R001. Uit deze QRA blijkt dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden wordt. De maximale

personendichtheid in het nieuwe bestemmingsplan Petroleumhaven zal ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt het groepsrisico niet toe ten gevolge van het nieuwe bestemmingsplan.

12.2.3 Motivatie afwijken richtwaarde plaatsgebonden risico

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geldt voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde van 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico. Gemotiveerd afwijken van de richtwaarde is – conform het Bevi – mogelijk. Hieronder volgt een beschrijving van de situaties waarin het onderhavige bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde, inclusief de motivatie voor deze afwijking.

Bestaande situaties

In de bestaande (reeds bebouwde) situatie is sprake van afwijken van de richtwaarde bij de bedrijven Eurotank Amsterdam N.V en VOS Olie & Gas producten BV.

Deze bedrijven liggen in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Conform deze Gebiedsvisie is de aanwezigheid of vestiging van beperkt kwetsbare objecten toegestaan in deze zones, op voorwaarde dat ze goed zelfredzaam zijn. Uitgangspunt hierbij is dat in het havengebied een beperkt aantal functies mogelijk is die functioneel gebonden zijn aan de daar aanwezige bedrijven of het gebied.

Het afwijken van de richtwaarde past bij het gewenste karakter van Westpoort. Westpoort is één van de twee grootschalige haven- en industriegebieden in de Noordvleugel van de Randstad die geschikt zijn voor de vestiging van risicoveroorzakende bedrijven. Door in Westpoort hogere risico's te accepteren wordt er hier meer ruimte gecreëerd voor uitbreiding van (risicovolle) bedrijvigheid. Daartegenover staat een verhoogde inzet van de rampenbestrijding en extra aandacht voor risicobeheersing.

De reeds aanwezige beperkt kwetsbare objecten zijn allemaal goed zelfredzame functies en dat is geheel conform de criteria zoals gesteld in de Gebiedsvisie. Derhalve vindt het bevoegd gezag het aanvaardbaar dat voor deze bestaande gevallen wordt afgeweken van de richtwaarde.

Nieuwe situaties

Binnen de PR 10^{-6} contouren van Eurotank Amsterdam N.V. en VOS Olie & Gas producten BV zijn ook nieuwe beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Het toestaan van de uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen deze contouren leidt tot efficiënt ruimtegebruik en het opvullen van open gaten in een bestaand industriegebied. In de Nota van Toelichting op het Bevi en in de "Handleiding Besluit externe veiligheid inrichtingen" zijn deze voorbeelden genoemd als mogelijke motivatie voor afwijking van de richtwaarde.

Op de plankaart zijn rondom de Bevi-bedrijven "veiligheidszones - bevi" opgenomen die groter zijn dan de contouren voor PR 10^{-6} . De reden hiervoor is dat er ruimte moet zijn voor uitbreidingen of aanpassingen van de Bevi-bedrijven die slechts een kleine toename van de PR 10^{-6} contour tot gevolg hebben. Tevens kunnen zo kleine wijzigingen in de PR-contouren als gevolg van nieuwe rekenmethodieken worden opvangen zonder dat een (bestemmingsplan)wijziging van de plankaart nodig is. Deze aanpak biedt meer veiligheidswinst en helpt het ontstaan van saneringsituaties voorkomen, omdat kwetsbare objecten op grotere afstand van risicobedrijven worden gehouden.

Voor de uitbreiding van bestaande en de vestiging van nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de op de plankaart aangeduide "veiligheidszones - bevi" zijn twee procedures mogelijk:

- Indien er *geen* sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen is een binnenplanse

afwijking mogelijk. In deze procedure wordt dan conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort specifiek getoetst hoe het met de zelfredzaamheid van het object is gesteld. Alleen goed zelfredzame beperkt kwetsbare objecten zullen worden toegestaan en alleen in die gevallen zal het bevoegd gezag afwijken van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Op deze wijze is geborgd dat ook bij het afwijken van de richtwaarde aandacht is voor de veiligheid van de mensen die zich bevinden in de risicocontour.

- Indien er *wel* sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen moet de "zwaardere" procedure van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3, van de Wabo worden gevolgd. In deze procedure wordt dan conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort specifiek getoetst hoe het met de zelfredzaamheid van het object is gesteld. Alleen goed zelfredzame beperkt kwetsbare objecten zullen worden toegestaan en alleen in die gevallen zal het bevoegd gezag afwijken van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Op deze wijze is geborgd dat ook bij het afwijken van de richtwaarde aandacht is voor de veiligheid van de mensen die zich bevinden in de risicocontour.

De regionale brandweer wordt door het bevoegde gezag betrokken bij de vraag of een functie wel of niet zelfredzaam is. Het wel of niet zelfredzaam zijn van een functie beïnvloedt de mogelijkheid om de functie al dan niet toe te staan in een "veiligheidszone - bevi". Hierbij wordt gebruik gemaakt van een scenariobenadering (zie Gebiedsvisie), waarbij onder meer wordt bepaald of de aanwezige personen zich snel genoeg zelfstandig in veiligheid kunnen brengen.

12.2.4 Verantwoording groepsrisico Bevi-bedrijven

Hieronder volgt een beschrijving van de aspecten die conform artikel 13 van het Bevi onderdeel uitmaken van de verantwoording van het groepsrisico.

Het huidige en toekomstige groepsrisico

Het huidige groepsrisico ligt bij de meeste bedrijven onder de oriëntatiewaarde, behalve bij Eurotank Amsterdam N.V.

Westpoort is één van de twee grootschalige Haven- en Industriegebieden in de Noordvleugel, dat geschikt is voor de vestiging van risicoveroorzakende bedrijven. Door in Westpoort hogere risico's te accepteren wordt er hier meer ruimte gecreëerd voor toename van (risicovolle) bedrijvigheid. In de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort is reeds verwoord dat het aannemelijk is dat in dit gebied het groepsrisico hoger zal zijn dan de oriëntatiewaarde. Door in te zetten op zelfredzaamheid (en bestrijdbaarheid) zijn overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het Groepsrisico in Westpoort te verantwoorden.

Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico nergens toe.

Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen

Bronmaatregelen (risicoreductie bij de bron, i.c. de Bevi-bedrijven) worden niet genomen in het kader van dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is immers bijna overal lager dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe als gevolg van het plan. Bovendien voldoen de risicobedrijven aan de stand der techniek die op het moment van vergunningverlening actueel was. Bronmaatregelen worden wel overwogen en vastgelegd in nieuwe milieuvergunningen van de risicobedrijven in dit gebied.

Ruimtelijke maatregelen, zoals intensieve bedrijvigheid op grotere afstand van de risicobedrijven plannen, zijn aan de orde bij de vestiging van nieuwe risicobedrijven of nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten. Door de milieuzone-indeling met planregels op te nemen in dit bestemmingsplan, wordt

voorkomen dat grote aantallen mensen dicht bij een risicobedrijf worden geplaatst. Daarmee heeft de zonerings een positief effect op de hoogte en ontwikkeling van het groepsrisico tot gevolg.

Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

In de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort is een zonerings opgenomen. Door deze zone-indeling op te nemen in onderhavig bestemmingsplan en onderdeel te maken van milieuvergunningverlening is geborgd dat risicoveroorzakers zich in de daarvoor in beginsel aangewezen delen van het Havengebied bevinden (i.c. "milieuzone - 1" en "milieuzone - 2"). Bij de inrichting van het Havengebied (blusvoorzieningen en bereikbaarheid) en bij training van de hulpdiensten wordt de zone-indeling gebruikt om de bestrijding van eventuele calamiteiten goed voor te bereiden.

De gebouwen en gronden in het plangebied zijn niet bestemd voor verminderd zelfredzame personen zoals kinderen, ouderen en minder validen. De aanwezigen zullen goed zelfredzaam zijn. Bij het bepalen van de zelfredzaamheid van nieuwe (bepert) kwetsbare objecten wordt rekening gehouden met mogelijke ramp-/calamiteitsscenario's die zich uitgaande van de aanwezige risicobronnen voor kunnen doen. Afhankelijk van de mate van bestrijdbaarheid van het te verwachten scenario wordt in meer- of mindere mate ingezet op repressiemogelijkheden (inzet brandweer) of preventiemogelijkheden en zelfredzaamheid. Als de bestrijdbaarheid afneemt, zal meer ingezet moeten worden op preventie, terwijl bij toenemende bestrijdbaarheid meer mogelijkheden voor repressie zijn.

12.2.5 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Alle wegen in het plangebied zijn door de gemeenteraad aangewezen als route voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (besluit d.d. 23 mei 2007).

Uit eerder onderzoek naar de externe veiligheid (ten behoeve van de plangebieden Teleport en Sloterdijk III) is gebleken dat alleen het transport van LPG per tankauto bepalend is voor de externe veiligheid. Het transport van LPG wordt gegenereerd door de BP-terminal aan de Hornweg (Amerikahaven). Het huidige LPG-transport gaat vanaf de BP-terminal door het plangebied Westhaven naar de A-10. Na realisatie van de Westrandweg wordt veel minder transport naar en over de A-10 verwacht en zal het LPG-transport grotendeels via de Australiëhavenweg (in het plangebied Amerikahaven) naar de Westrandweg plaatsvinden. Dit is ook door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg met Amsterdam gedefinieerd als een oplossingsrichting in het Basisnet voor de A-10 West.

Uit de berekeningen voor eerdere bestemmingsplannen en Basisnet Weg blijkt dat voor alle transportroutes in het plangebied geldt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 200 meter aan weerszijden van de desbetreffende wegen. Uit onderzoek is gebleken dat het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg alleen in gebieden met zeer hoge dichtheden (zoals Sloterdijk nabij het station) rond de oriëntatiewaarde ligt. De personendichtheden in het onderhavige plangebied zijn vele malen lager dan die in Sloterdijk (nabij het station). Het groepsrisico ligt voor wat betreft de routes in het onderhavige plangebied dan ook ver onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden ingevolge het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen.

Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden ingevolge het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Het plan maakt echter ook een horecafunctie mogelijk aan de Coenhavenweg 26. Dat betreft een horecagelegenheid waar ongeveer 100 bezoekers per dag aanwezig zullen zijn. Deze locatie ligt

binnen de 200 meter zone van de weg. Over dit wegvak rijden echter geen LPG-vrachtwagens in verband met de aanwezigheid van de Coentunnel op deze route, waardoor geen LPG vervoerd mag worden. Het invloedsgebied van dit wegvak is veel kleiner dan 200 meter en de aanwezigheid van de horecagelegenheid heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Derhalve neemt het groepsrisico niet toe als gevolg van het plan. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

12.2.6 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Er is overlap tussen de 200 meter-zones van de bestaande transportroutes van gevaarlijke stoffen over spoor en het plangebied.

Er is uit berekeningen ten behoeve van het landelijke Basisnet Spoor gebleken dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren op de sporen liggen (en dat er dus feitelijk geen PR risicocontouren 10^{-6} zijn). Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico strekt zich uit tot 200 meter vanuit het spoor. Het groepsrisico ligt in het onderhavige plangebied ver onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden op basis van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Het plan maakt echter ook een horecafunctie mogelijk aan de Coenhavenweg 26. Dat betreft een horecagelegenheid waar ongeveer 100 bezoekers per dag aanwezig zullen zijn. Deze locatie ligt binnen de 200 meter zone van het spoor. Over het betreffende spoordeel worden qua gevaarlijke stoffen uitsluitend brandbare vloeistoffen vervoerd. Het invloedsgebied van deze vloeistoffen is veel kleiner dan dat van LPG. De horecagelegenheid ligt buiten dit invloedsgebied en heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Derhalve neemt het groepsrisico niet toe als gevolg van het plan. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

12.2.7 Vervoer gevaarlijke stoffen over water

Het merendeel van de gevaarlijke stoffen van en naar Westpoort wordt per schip aan- of afgevoerd.

Er is voor dit transport in het kader van Basisnet Water onderzoek verricht naar de externe veiligheid. Daaruit blijkt dat er geen plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour buiten het water ligt. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico strekt zich uit tot 200 meter vanaf de vaarroute en omvat een deel van het plangebied. Uit de berekeningen ten behoeve van Basisnet Water blijkt dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van hetgeen op basis van het voorgaande bestemmingsplan mogelijk was, niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt derhalve geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Er is in mei 2013 in opdracht van de gemeente Amsterdam voor het deel van Het IJ tussen de Oranjesluizen en de Coentunnel gelet op de vele bouwplannen langs dit deel van Het IJ een berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico opgesteld. Er is daarbij uitgegaan van een maximale invulling van alle plannen. De berekeningen leiden niet tot een contour voor de grenswaarde van 10^{-6} /jr. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico. De berekeningen

hebben ook niet geleid tot een groepsrisico. Dat wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10^{-9} per jaar. Deze berekeningen hebben mede betrekking op het deel van het plangebied ten oosten van de Coentunnel. Het is niet aannemelijk dat de resultaten voor het deel van het plangebied direct ten westen van de Coentunnel anders zullen zijn. Verwezen wordt naar Bijlage 10 Risicoberekeningen vaarweg Het IJ.

12.2.8 Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er zijn in het plangebied enkele risicovolle hogedruk aardgasleidingen. Deze risicovolle gasleidingen in het plangebied hebben (met de belemmeringenstrook met een totale breedte van 8-10 meter) de dubbelbestemming "Leiding-Gas" gekregen.

Voor de in het plangebied gelegen aardgastransportleidingen heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied risicoberekeningen gemaakt en de toets aan de risiconormen uitgevoerd (zie bijlage 11).

Uit de berekeningen is gebleken dat het plaatsgebonden risico nergens hoger is dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico in het inventarisatiegebied is hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, maar neemt niet toe en overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. Daarom is de beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Dit betekent dat invulling moet worden gegeven aan de artikelen 12 lid 1, onderdeel a, b, f en g van het Bevb.

Het plan maakt ook een bestemmingswijziging mogelijk aan de Coenhavenweg 26. Dat betreft een horecagelegenheid waar ongeveer 100 bezoekers per dag aanwezig zullen zijn. Deze locatie ligt binnen het invloedsgebied van de leiding W-534-14. Uit de resultaten van de berekening is gebleken dat deze horecagelegenheid geen effect op het groepsrisico heeft.

12.2.9 Verantwoording groepsrisicobuisleidingen

Het huidige en toekomstige groepsrisico

Zowel de huidige als de toekomstige groepsrisico's voor de leidingen liggen onder de oriëntatiewaarde.

Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen

Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen zijn in het kader van dit plan niet nodig, omdat de groepsrisico's overal veel lager zijn dan de oriëntatiewaarde en niet toenemen door het plan.

Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

De voor zelfredzaamheid relevante bestemming binnen het plangebied is "Bedrijven". De hierin aanwezige personen zijn in het algemeen goed zelfredzaam.

12.2.10 Windturbines

Er staan langs de Westhavenweg/Nieuwe Hemweg direct buiten het onderhavige plangebied acht windturbines met ieder een vermogen van 660 kW.

Volgens het besluit van 14 oktober 2010 tot wijziging van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer en het Besluit omgevingsrecht (wijziging milieuregels windturbines) gelden bij windturbines

de volgende criteria voor externe veiligheid:

- Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar object, veroorzaakt door een windturbine of een combinatie van windturbines, is niet hoger dan 10^{-6} per jaar.
- Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen beperkt kwetsbaar object, veroorzaakt door een windturbine of een combinatie van windturbines, is niet hoger dan 10^{-5} per jaar.

De externe veiligheidsrisico's kunnen worden bepaald aan de hand van het handboek "Risicozonering windturbines" (2e geactualiseerde versie, januari 2005, Senternovem). Het handboek geeft voor een windturbine met een vermogen van 660 kW een generieke afstand van 116/ meter voor de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour. Voor de afstand tot de plaatsgebonden 10^{-5} risicocontour wordt een waarde van 24 meter gegeven. In het externe veiligheidsrapport is uitgegaan van een windturbine met een vermogen van 3 MW. In het plangebied zijn uitsluitend windturbines aanwezig met een vermogen van 660 kW.

De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren overlappen deels het onderhavige plangebied en voor twee turbines is een overlap met hogedruk aardgasleidingen, met leiding A-553-01 en voor de andere turbine met leiding W-534-42. Dit feit is meegenomen in de extern veiligheidsrapportage over de hogedruk aardgasleidingen. De plaatsgebonden risicocontouren zijn op de plankaart voorzien van de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - windturbine 2". Dit houdt in dat binnen deze gebiedsaanduiding kwetsbare objecten niet zijn toegestaan.

Het groepsrisico wordt naast de faalkans bepaald door de trefkans en het aantal aanwezigen in het gebied van de werpafstand. Hoewel de werpafstand bij overtoeren groot kan zijn (voor een grote turbine op land tot circa 370 meter) is een hoog groepsrisico onwaarschijnlijk. Gelet op de aard van de directe omgeving in het plangebied is het heel onwaarschijnlijk dat er een (grote) groep mensen komt te overlijden als gevolg van een bladbreuk of falen van de mast. Het groepsrisico is daarom lager dan de oriëntatiewaarde.

12.2.11 Passenger cruise terminal

De beoordeling van de realisering van een passagiersterminal op het Westerhoofd (direct oostelijk van de Coentunnel) uit een oogpunt van externe veiligheid heeft bij wijze van "casus" plaatsgevonden in bijlage 7 van de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (zie bijlage 8 bij deze toelichting).

De terminal zal een functie hebben als start- en eindpunt van cruises. De passagiers van de schepen zullen hier aan boord gaan of zullen na aankomst met een touringcar worden weggebracht naar het NS-station of Schiphol. Het gebouw zal een lange kade, grote ontvangstruimtes, een touringcarterminal en kantoren omvatten. De passagiersterminal zal jaarlijks grote aantallen passagiers ontvangen. Er zullen meer dan 50 mensen tegelijkertijd binnen het object aanwezig zijn én het bruto vloeroppervlak per persoon zal kleiner zijn dan 30 m^2 . Het object zal niet beschikken over adequate vluchtmogelijkheden en de aanwezigen zullen niet voorbereid zijn op een calamiteit. Op basis van het Beslismodel kwetsbaar/beperkt kwetsbaar, kan dan ook worden vastgesteld dat de passagiersterminal een kwetsbaar object is in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Aangezien de passagiersterminal zal moeten worden beschouwd als een kwetsbaar object, zal realisering uitsluitend toegestaan zijn buiten 10^{-6} plaatsgebonden risico (PR) contouren. Aangezien er op dit moment geen PR 10^{-6} -contour over de beoogde locatie ligt, zal aan deze wettelijke eis worden voldaan. De vestiging betekent wel dat uitbreidingsmogelijkheden van nabijgelegen risicobedrijven beperkt zullen worden.

Anders dan in de bedoelde bijlage bij de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort wordt vermeld, zal de beoogde locatie van de passagiersterminal niet meer binnen het invloedsgebied van enig risicobedrijf

liggen. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet verplicht.

De passagiersterminal zal zich bevinden op een perceel dat in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort is aangemerkt als onderdeel van "milieuzone II" (arbeidsintensieve en risicoveroorzakende industrie). In de Gebiedsvisie is vermeld dat in "milieuzone II" geen ruimte is voor vestiging van nieuwe niet-zelfredzame functies. Op basis van de criteria uit de Gebiedsvisie is vastgesteld dat de tweede passagiersterminal zal moeten worden gezien als niet-zelfredzaam, aangezien er geen adequate vluchtmogelijkheden zullen zijn en de aanwezigen niet voorbereid zullen zijn op een calamiteit.

Dit betekent dat ten behoeve van de realisering van de passagiersterminal de zone-indeling van dit deel van het plangebied zal moeten worden gewijzigd van "milieuzone II" naar "milieuzone III". Er ontstaat dan een nieuwe situatie. Uit een eerste onderzoek naar de gevolgen van een dergelijke zone-aanpassing voor gevestigde bedrijven komen geen knelpunten naar voren. De dichtstbijzijnde risicobedrijven in milieuzone I zijn Vopak Amsterdam (alleen K3-vloeistoffen, geen PR-contour) en Main/Gulf (kleine PR-contour).

Wel zullen er beperkende gevolgen zijn voor de uitbreidingsmogelijkheden van de risicobedrijven in dezelfde zone als de passagiersterminal en de risicobedrijven in de naastgelegen "milieuzone I", maar gezien de aard van de bedrijven in de Coen- en Vlothaven (op dit moment geen Bevi-bedrijven) is het reëel te verwachten dat dit geen problemen zal opleveren.

De Gebiedsvisie vermeldt dat in "milieuzone III" de vestiging of uitbreiding van specifieke typen niet-zelfredzame functies wel mogelijk is, mits het bevoegde gezag van oordeel is dat sprake is een aanvaardbaar veiligheidsniveau en de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid van voldoende niveau zijn. Dit betekent dat samen met de brandweer onderzocht moet worden welke mogelijkheden er zijn voor brandbestrijding en verhogen van de zelfredzaamheid. Op grond van de uitkomsten van een dergelijk onderzoek en de kosten die gepaard gaan met het treffen van de mogelijke maatregelen kan bepaald worden of vestiging van de tweede terminal haalbaar is.

Gelet op het feit dat nader onderzoek nog moet plaatsvinden en zowel burgemeester en wethouders, als gedeputeerde staten zullen moeten besluiten tot aanpassing van de zonering in de Gebiedsvisie externe veiligheid, is de realisering van de passagiersterminal vooralsnog niet in het voorliggende bestemmingsplan geregeld.

12.2.12 Overig

Er is in het plangebied geen opslag van vuurwerk en munitie aanwezig. Dit wordt in het bestemmingsplan ook uitdrukkelijk uitgesloten.

12.3 Planregeling

Er is overeenkomstig de zonering als bedoeld in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort op de plankaart een onderscheid gemaakt in gebieden met de gebiedsaanduidingen "milieuzone - 1", "milieuzone - 2" en "milieuzone - 3".

De vestiging van bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi-bedrijven) is zonder meer toegestaan in de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 1".

De vestiging van Bevi-bedrijven is in beginsel niet toegestaan in de gebieden met de gebiedsaanduidingen "milieuzone - 2" en "milieuzone - 3". Er kan voor de gebieden met de gebiedsaanduidingen "milieuzone - 2" met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het voorgaande ten behoeve van de vestiging van Bevi-bedrijven. Er geldt als voorwaarde dat de inrichting

moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd.

Er kan voor wat betreft de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 3" overigens nog worden opgemerkt dat daar uitsluitend bedrijven zijn toegestaan met een maximale milieuhindercategorie 4 zoals aangegeven in de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen. Dit laatste maakt de vestiging van Bevi-bedrijven daar al niet erg aannemelijk. Deze vallen immers over het algemeen in de hogere categorieën. Desalniettemin is ervoor gekozen Bevi-bedrijven ook uitdrukkelijk uit te sluiten.

De vestiging van kwetsbare objecten in de zin van het Bevi is verboden in de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 1". De vestiging of uitbreiding van beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Bevi is daar binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" toegestaan via een "binnenplanse" afwijking door middel van een omgevingsvergunning in geval er geen sprake is van een toename van het aantal personen. Er geldt als voorwaarde dat de vestiging moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Buiten de gebieden met deze aanduiding "veiligheidszone-bevi" is de vestiging van beperkt kwetsbare objecten toegestaan met dien verstande dat in verband met de zelfredzaamheid de hoogte niet meer dan vijf bouwlagen mag bedragen. Deze hoogte is ontleend aan het in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort gehanteerde criterium voor zelfredzaamheid van kantoren, te weten maximaal vijf bouwlagen. De overige in de Gebiedsvisie vermelde niet-toelaatbare niet-zelfredzame functies zijn gelet op de bedrijfsbestemming al niet toegestaan.

Kwetsbare objecten zijn in het gebied met de aanduiding "milieuzone - 2" uitsluitend toegestaan na "binnenplanse" afwijking door middel van een omgevingsvergunning. Er geldt als voorwaarde dat de vestiging moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Beperkt kwetsbare objecten zijn daar toegestaan met dien verstande dat in verband met de zelfredzaamheid de hoogte niet meer dan vijf bouwlagen mag bedragen. Deze hoogte is - zoals reeds in het voorgaande aangegeven - ontleend aan het in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort gehanteerde criterium voor zelfredzaamheid van kantoren, te weten maximaal vijf bouwlagen. De overige in de Gebiedsvisie vermelde niet-toelaatbare niet-zelfredzame functies zijn gelet op de bedrijfsbestemming al niet toegestaan.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn in "milieuzone - 3" toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen. Deze hoogte is - zoals reeds in het voorgaande aangegeven - ontleend aan het in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort gehanteerde criterium voor zelfredzaamheid van kantoren, te weten maximaal vijf bouwlagen. De overige in de Gebiedsvisie vermelde niet-toelaatbare niet-zelfredzame functies zijn gelet op de bedrijfsbestemming al niet toegestaan.

De planregeling ten aanzien van de toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten kan als volgt schematisch worden samengevat (waarbij overigens volledigheidshalve kan worden aangetekend dat voor wat betreft de verschillende bedrijfsbestemmingen niet iedere combinatie als aangegeven in het onderstaande schema in het onderhavige plangebied voorkomt):

	binnen gebiedsaanduiding " <u>milieuzone - 1</u> "	binnen gebiedsaanduiding " <u>milieuzone - 2</u> "	binnen gebiedsaanduiding " <u>milieuzone - 3</u> "

binnen gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi"	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via "projectbesluit"; in geval van geen toename personen binnenplanse afwijking	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via "projectbesluit"; in geval van geen toename personen binnenplanse afwijking	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via "projectbesluit"; in geval van geen toename personen binnenplanse afwijking
buiten gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi"	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen	kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via binnenplanse afwijking beperkt kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen	kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen beperkt kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen

De op de plankaart aangegeven gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" zijn gebaseerd op, maar komen niet volledig overeen met de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren. Paragraaf 12.2 Resultaten onderzoeken van deze toelichting geeft inzicht in de ligging van de contouren ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan. De eerder bedoelde gebiedsaanduidingen "veiligheidszones - bevi" zijn globaler en ruimer gelegd dan de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren. Dit geeft enige ruimte voor aanpassingen in de bedrijfsvoering van Bevi-bedrijven die gevolgen hebben voor de ligging van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour zonder dat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd of herzien.

De planregels voorzien in de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om onder nader aangegeven voorwaarden de begrenzingen van de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" te wijzigen danwel om - in geval van nieuwvestiging van een Bevi-bedrijf - een gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" op de plankaart op te nemen.



Nieuwe Hemweg nabij Neptunushaven

Hoofdstuk 13 Bodem

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Met name de bestaande situatie wordt vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

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

Deze Amsterdamse maximale waarden gelden evenwel niet voor Westpoort. De grond in dit gebied is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Daarom stelt de gemeente zich als doel deze grond schoon te houden en is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

Er is voor geheel Westpoort door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (Nu Omgevingsdienst NZKG) een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad.



Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

*blauw: grond klasse 1A : schone of MVR-grond met verhoogde gehalten EOX en minerale olie
rood: sterk verontreinigd
grijs: geen gegevens*

Gelet op het vorenstaande is er geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voortliggende bestemmingsplan (dat voor een substantieel deel reeds is gerealiseerd). De bodemkwaliteit zal eveneens bij de eventuele aanvragen voor omgevingsvergunningen aan de orde komen.

Hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

De waterparagraaf omvat ook de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen. De watertoets zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van het aspect water in ruimtelijke plannen.

14.2 Beleid en regelgeving

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de "Nota Anders omgaan met Water" en "Waterbeleid in de 21ste eeuw". Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

- een goede bescherming tegen overstroming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en

milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met het rijksbeleid is opgesteld.

Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren

Rijkswaterstaat Noord-Holland is de waterbeheerder van het Noordzeekanaal en de daarmee in open verbinding staande zijwateren en zijkanalen. Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervinden. Het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren beschrijft hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk als waterbeheerder doet, namelijk:

- Door te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende, schoon en gezond water. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren.
- Door als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen te onderhouden en het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Zo kunnen beroeps- en pleziervaart zich vlot en veilig bewegen.
- Door aandacht te besteden aan andere gebruiksfuncties van water. Denk hierbij aan het gebruik van water voor de visserij, voor recreatieve doeleinden, voor de bereiding van drinkwater en als koelwater voor de industrie.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het Waterplan vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. In het Waterplan "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water door middel van een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

Petroleumhaven (vastgesteld)

Het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft op 26 november 2009 het Waterbeheerplan AGV vastgesteld. In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het hoogheemraadschap de huidige ecologische en chemische toestand van de waterlichamen binnen haar beheergebied en de maatregelen die worden genomen om deze toestand te verbeteren.

Keur Amstel, Gooi en Vecht

De Waterschapswet bepaalt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. De aanleg van verhard oppervlak leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13 van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen. Het Dagelijks Bestuur van het hoogheemraadschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Veel handelingen in en nabij de kern- en (buiten)beschermingszones van waterkeringen zijn verboden. Sommige handelingen kunnen op basis van de Keur door het bestuur van het Hoogheemraadschap AGV vergund worden.

Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zogenoemd verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Dit bestemmingsplan is met in achtname van het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 opgesteld.

De Waterbestendige Stad

In het Nationaal Waterplan is het voornemen opgenomen om het concept van meerlaagsveiligheid verder uit te werken. Dit concept houdt in dat de bescherming tegen overstromingen wordt opgebouwd uit drie lagen: voorkomen van overstromingen met sterke dijken, duinen en stormvloedkeringen; een ruimtelijke inrichting die bestand is tegen water en die slachtoffers en schade bij eventuele overstromingen zoveel

mogelijk beperkt of voorkomt; tenslotte een adequate crisisbeheersing bij overstromingen. Het project "De waterbestendige Stad In Amsterdam" is één van de zes gebiedspilots in het Deltaprogramma Veiligheid. Het Westpoortgebied is één van de aandachtsgebieden waarvan het plangebied deel uitmaakt. Hoewel de kans op een overstroming klein is, vanwege het beschermingsniveau (1:10.000 jaar) van de sluisen van IJmuiden, kunnen de gevolgen door de aanwezigheid van vitale, risicovolle en kapitaalintensieve bedrijven en infrastructuur (BRZO bedrijven, RWZI, Afval Energie Bedrijf, tunnels) enorm groot zijn. Het nemen van extra beschermingsmaatregelen zal in het vervolg van het project op perceel- en gebouwniveau worden uitgewerkt.

Waterbank

Haven Amsterdam, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht hebben medio 2011 een overeenkomst gesloten inzake de instelling van de Waterbank Haven Amsterdam. Daarmee wordt de waterkwantiteit in het haven- en industriegebied Westpoort geregeld. Dempingen en verhardingen dienen te worden gecompenseerd. Het Hoogheemraadschap is waterbeheerder voor de niet bevaarbare wateren in Westpoort. Het buitendijks gebied van Westpoort en de zijhavens en wateren aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal zijn grotendeels in beheer en in eigendom bij Haven Amsterdam; dit gebied maakt deel uit van het watersysteem van het Noordzeekanaal. Circa 25% van het beheergebied van Haven bestaat uit oppervlaktewater. Er is geen sprake van een wateropgave; dat wil zeggen dat het saldo van de Waterbank positief is (eind 2012). Met behulp van de watertoets dient bij de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan door het bevoegd gezag te worden bepaald of de waterhuishouding in balans is. Het watersysteem is echter groter dan het beheersgebied van Haven; dit omvat ook gebieden elders binnen en buiten Amsterdam. Er worden door Havenbedrijf Amsterdam NV regelmatig wateren gedempt en/of gegraven; er worden ook regelmatig door Havenbedrijf Amsterdam NV verhardingen verwijderd en/of aangebracht. Het wordt niet efficiënt geacht bij iedere demping of verharding één op één water compensatie te realiseren. Het wordt efficiënter geacht om het saldo van dempingen, verhardingen etc. bij te houden voor geheel Westpoort. Verder is het mogelijk om in geval van stedelijke ontwikkelingen waarbij ontgravingen en/of dempingen plaatsvinden afspraken te maken over compensatie elders, maar wel in hetzelfde watersysteem. Indien zo'n ontwikkeling plaatsvindt buiten Westpoort maar in hetzelfde watersysteem, heeft het de voorkeur dat compensatie binnen de eigen ontwikkeling plaatsvindt, maar is het mogelijk dat compensatie plaatsvindt door middel van (de overeenkomst inzake de instelling van) de Waterbank Haven Amsterdam.

14.3 Beschrijving effecten

Waterkwantiteit

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen "waterneutraal" of "waterpositief" te worden uitgevoerd. Hiermee wordt een zodanige inrichting beoogd dat de afwenteling van problemen van (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd. Eventuele problemen moeten, waar mogelijk, opgelost worden in het gebied waar ze ontstaan. In de Keur staat dat een initiatiefnemer het dempen van water één op één moet compenseren met oppervlaktewater. Voor een toename van het verharde oppervlak in stedelijk gebied met meer dan 1000 m² geldt dat een initiatiefnemer 10% van het extra te verharden oppervlak in waterberging moet omzetten. Het compenseren met fysiek oppervlaktewater is het uitgangspunt.

Alternatieve vormen van waterberging zijn alleen mogelijk wanneer het watersysteem op orde is en aangetoond wordt dat de alternatieve vorm van waterberging ten alle tijden zijn functie behoudt en qua beheer en onderhoud te handhaven is. Dat kan bijvoorbeeld door de ruimte voor water te combineren met andere functies. Als regenwater, afkomstig van een toename van het verharde oppervlak (wegen, daken), zodanig wordt afgevoerd of hergebruikt dat dit niet meer in het oppervlaktewatersysteem terecht komt, dan hoeft de aanleg van deze verharding niet gecompenseerd te worden in de vorm van open

Petroleumhaven (vastgesteld)

water. De water aan- en afvoer moeten gegarandeerd blijven. Dit zal vorm krijgen via de waterbank. Daarbij zal het principe van demping en/of toename verhard oppervlak tegenover nieuw oppervlaktewater niet wezenlijk veranderen.

Riolering en regenwaterafvoer

Binnen de gemeente Amsterdam voert Waternet de rioleringstaak uit. Voor het rioolontwerp moet uiteindelijk een "watervergunning" aangevraagd worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van het rioolstelsel is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater (daken/buurtwegen) wordt waar mogelijk hergebruikt (toiletspoeling, daktuinen) of kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd. Hemelwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd met een lokale voorziening (door middel van een helofytenfilter / bezinkvoorziening / wadi = water afvoersystemen door infiltratie) alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Vervuild regenwater, afkomstig van hoofdwegen, drukke parkeerplaatsen en dergelijken wordt met een verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Op deze wijze wil Waternet de inzameling van afvalwater (gemeentelijke taak) en het zuiveren en lozen ervan (waterschapstaak) in samenhang benaderen.

Grondwater

Waternet heeft binnen de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak. Belangrijke doelstelling is dat bij nieuw in te richten gebieden voorkomen wordt dat er problemen met het grondwater ontstaan. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen verslechtering van de grondwaterstand en -stroming veroorzaken. Grondwateroverlast en/of grondwateronderlast in nieuwe gebieden, maar ook in de omliggende gebieden moeten worden voorkomen. De grondwaterstand mag ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren. Ondergrondse werken (kelders, parkeergarages, bergbezinkbassins) moeten waterdicht zijn en mogen de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan vijf dagen achtereen minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd, geldt een norm van 0,90 meter. Met een grondwaterstandberekening moet de initiatiefnemer aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet.

Waternet verbiedt om nieuw in te richten gebieden met een stedelijke functie permanent te ontwateren middels drainage. Grondwateroverlast kan worden voorkomen door ophoging van het terrein, verbetering van de doorlatendheid van de bodem en door kruipruimteloos te bouwen. Er zijn in dit gebied freatische peilfilters aanwezig die periodiek door Waternet gemeten worden.

Waterkeringen

In het bestemmingsplangebied zijn geen waterkeringen aanwezig die ingevolge de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie Noord-Holland in het bestemmingsplan zouden moeten worden geregeld.

Er is op de keurkaart van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht een secundaire waterkering aangegeven rondom de zuidelijke ingang van de spoortunnel richting Zaanstad.

Ecologie en inrichting van water

Een van ecologische doelen is de natuur in de stad te brengen, onder meer door de realisatie van een keten van natuurvriendelijke oevers. Naast een versterking van de "natte" ecologische functie dragen deze oevers bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en aan de natuurbeleving van de stadsbewoner. Om een verbrokkelend karakter van natte ecologische verbindingzones tegen te gaan (hetgeen ten

nadele zou zijn voor de migratiemogelijkheden van de fauna) dienen maatregelen getroffen te worden om eventuele barrières te overbruggen en knelpunten op te lossen.

Materiaalgebruik

Het gebruik van uitlogende materialen leidt tot verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodems en grondwater. Het gebruik van dergelijke materialen dient voorkomen te worden gedurende de bouw- en gebruiksfase van bouwwerken maar ook bij inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Emissies naar het oppervlaktewater van bitumeuze materialen, geïmpregneerd hout, lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan. Afhankelijk van de gebruikte (bouw)materialen kan een melding of een vergunning noodzakelijk zijn, vooral wanneer deze materialen in contact (kunnen) komen met (regen)water.

Beheer en onderhoud

Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.

Aanpassingen oppervlakte havenwater

Ten aanzien van het creëren van nieuw wateroppervlak en het onttrekken van bestaand wateroppervlak biedt dit bestemmingsplan flexibiliteit ten behoeve van de vestiging van havengebonden bedrijvigheid. Er is voor wat betreft de bestemmingsvlakken "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" door middel van de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid ontgraving ten behoeve van insteekhavens of inkassingen mogelijk. Evenzo is door middel van de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid voor wat betreft het bestemmingsvlak "Water - 2" aanplemping van taluds ten behoeve van een nieuwe steigers of kades mogelijk. Hoe het geheel van ontgravingen en aanplempingen per saldo zal uitpakken is niet van te voren te bepalen. Er is met de waterbeheerders Rijkswaterstaat en Waternet overleg over een salderingsbeginsel.

Recreatieve functie

Water is een van de elementen die een stad aantrekkelijk maken. Havens zijn, met al het water, met het scheepvaartverkeer en de daar bijbehorende activiteiten en de bijzondere plant- en diersoorten, aantrekkelijk om toeristen, recreanten en passanten een mooie tijdsbesteding te bieden. Amsterdam gaat in de komende jaren zijn best doen de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het havengebied te versterken. De gemeente zoekt hierbij samenwerking met de andere overheden uit de regio, maar ook met private partijen als ontwerpers, architecten, milieuorganisaties en horeca- en vervoersondernemers. Niet alles kan, want bedrijvigheid en de bijbehorende bijzondere veiligheidsvoorschriften zijn leidend. Maar er zijn zeker mogelijkheden om de unieke ligging van de haven een breder publiek te gunnen. Recreatie(vaart) mag een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg staan.

Hoofdstuk 15 Natuur

15.1 Algemeen

De effecten van bestemmingsplannen op beschermde gebieden en beschermde soorten moeten respectievelijk worden onderzocht en getoetst op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 en aan de Flora- en faunawet. De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft in juli 2011 het Natuurwaardenonderzoek Petroleumhaven opgesteld (zie bijlage 12).

15.2 Resultaten onderzoek

Er komt in het plangebied een aantal beschermde diersoorten voor.

De nesten van de meeste vogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd. De nesten van huismussen (aan de Petroleumhavenweg) en het nest van de slechtvalk (bij de Hemwegcentrale) zijn ook buiten het broedseizoen beschermd. Zo nodig dient er voor alternatieven te worden gezorgd.

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen wordt niet uitgesloten. Nader onderzoek is vereist bij de ingrepen aan de gebouwen aan de Petroleumhavenweg.

Haven heeft een generieke ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet voor de rugstreepad en voor drie soorten orchideeën. Een afzonderlijke ontheffing is niet nodig mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Bij aantasting van het leefgebied van de rugstreepad moet dat elders worden gecompenseerd. Er is een nieuwe generieke ontheffing op grond van de Flora- en faunawet verleend.

De rietorchis is de laatste jaren niet meer in het plangebied aangetroffen. Overigens geldt ook hiervoor een generieke ontheffing.

Het plangebied omvat geen gronden die gebiedsbescherming genieten.



Eurotank Van Riebeeckhavenweg

Hoofdstuk 16 Archeologie en cultuurhistorie

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in maart 2011 in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied "Petroleumhaven". Het onderzoek is bedoeld om het cultuurhistorisch 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. Het onderzoek is als bijlage 13 toegevoegd aan deze toelichting.

Er geldt voor het gehele plangebied een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring die reeds heeft plaatsgevonden.

Er geldt voor het gehele plangebied wel de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat indien toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Er kan voor de geschiedenis van het plangebied ook worden verwezen naar het voorgaande in deze toelichting, paragraaf 3.4 Geschiedenis van het plangebied.

Hoofdstuk 17 Windturbines

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windturbines te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen. Dit streven is ook opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040.

De Amsterdamse haven is in de Structuurvisie aangewezen als locatie voor de realisatie van grote windturbines. Dit is in de gemeentelijk Windvisie "Ruimte voor windmolens in Amsterdam" nader uitgewerkt en daarin is Westpoort bestempeld als kansrijk voor windenergie. Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 17 juli 2012 ingestemd met de Amsterdamse windvisie. De gemeenteraad heeft op 19 september 2012 deze windvisie vastgesteld.

Er is tevens (in overeenstemming met de Amsterdamse windvisie) een Windvisie Westpoort opgesteld. Burgemeester en wethouders hebben deze vastgesteld bij besluit van 2 oktober 2012. Deze visie geeft een beeld van de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen voor windturbines in Westpoort. Dit heeft geresulteerd in een aantal ordeningsprincipes en nieuwe zoeklocaties voor windturbines.

Deze Windvisie Westpoort is onderdeel van het project "Uitbreiden capaciteit Windenergie Westpoort" waarmee Havenbedrijf Amsterdam NV samen met het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) de ambitie wil realiseren om het opgesteld vermogen aan windenergie in Westpoort uit te breiden van 65 MW naar een totaal van 100 MW. De Windvisie Westpoort is een actualisatie van de ruimtelijke visie windmolens Westpoort (2002) en levert nieuwe mogelijkheden op voor de uitbreiding van de capaciteit aan windenergie in Westpoort. De vervolgstappen in dit project zijn het onderzoeken van de meer gedetailleerde ruimtelijke inpasbaarheid, het bepalen van de financieringsstructuur (inclusief participatiemogelijkheden) en uiteindelijk de realisatie van de windturbines. Hierbij wordt samengewerkt met de Windcoalitie Amsterdam.

In de Windvisie Westpoort wordt verwoord dat windturbines van ongeveer 3MW zijn geordend volgens lijnen die hoofdzakelijk de richting van de havenbekkens volgen. De lijnen zijn gekoppeld aan infrastructuur, wegen, havenbekkens, of dijken. Zij kruisen elkaar niet en staan niet haaks op elkaar want dat zou ervoor zorgen dat de oriëntatie en de herkenning van de lijn er niet meer is. Daarnaast staan de turbines zoveel mogelijk in de openbare ruimte. Langs wegen staan zij bij voorkeur achter een bomenrij of op een zodanige afstand dat er een bomenrij kan worden toegevoegd. Alle lijnen eindigen op het Noordzeekanaal. Dit is nu nog niet mogelijk maar misschien wel in de toekomst. Alle eerste turbines van de lijn vormen samen een nieuwe lijn langs het Noorzeekanaal. Dit beeld zal nog krachtiger worden als turbines aan de overkant worden geplaatst. Op drie markante plekken langs het Noordzeekanaal staan solitaire windturbines met een ashoogte van 135 meter. Deze turbine wordt in principe alleen gebruikt voor een solitaire locatie. Dit maakt deze turbine extra bijzonder.

Voor het eindbeeld zijn twee modellen gemaakt in de vorm van een tekening met lijnen die de ordeningsprincipes schematisch weergeeft. Model 2 heeft de voorkeur en geeft een beeld van wat er maximaal in Westpoort kan worden gerealiseerd. Er kunnen dan ook geen initiatieven meer worden toestaan die buiten het aangegeven gebieden vallen. Als turbines dicht op elkaar komen te staan beïnvloeden ze elkaar en neemt de windopbrengst af. Aantal en exacte plaats van de turbines vereisen een nadere uitwerking in de vervolgfase. Voor de zoeklocaties is globaal rekening gehouden met beperkingen zoals aanvliegroutes van Schiphol, vaarverkeer, externe veiligheid, primaire waterkeringen en kabels en leidingen. Voor de inpasbaarheid en concrete locatie is nader onderzoek nodig. De inschatting is dat niet alle locaties gerealiseerd kunnen worden maar dat de doelstelling van 100 MW voor Westpoort op basis van deze modellen gerealiseerd gaat worden.

Aan de hand van montages is het ruimtelijk beeld van de nieuwe lijnopstellingen beoordeeld op

herkenbaarheid en samenhang vanuit de omgeving en vanuit het gebied zelf. Vanuit de omgeving worden alle turbines ervaren als één cluster van windturbines, de verschillende modellen zijn nauwelijks van invloed. De nieuwe turbines leveren vanuit alle standpunten in de omgeving een acceptabel beeld doordat er op de voorgrond meestal bebouwing of groen staat en doordat de turbines nauwelijks boven het bestaande havensilhouet uitsteken. Geconcludeerd wordt dat Westpoort en windturbines bij elkaar horen en dat de turbines bijdragen aan de herkenbaarheid en identiteit. Het beeld van turbines past in het werklandschap van de haven met grootschalige objecten, schoorstenen en kranen. In het gebied zelf zijn de lijnen meestal wel als afzonderlijke lijnen te ervaren en rijdend langs de lijn geven ze een helder beeld. Zij dragen dan bij aan de oriëntatie in het gebied. Westpoort en de Brettenzone zijn zo ruim opgezet dat de turbines in volle omvang goed passen in het gebied.

Het plangebied is ook onderdeel van het haven- en industriegebied Westpoort. De gronden in het plangebied zijn primair bedoeld voor (havengebonden) bedrijvigheid. Dit houdt in dat de realisatie van windturbines deze primaire functies niet mag belemmeren. Het gaat in dat verband niet uitsluitend om geluid en externe veiligheid, maar ook om de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende terreinen (bijvoorbeeld slagschaduweffecten) en de mogelijkheden voor uitgifte van nieuwe terreinen. Bij nautische aspecten gaat het niet uitsluitend om mogelijk nadelige effecten op de gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen vaarwegen en op afmeermogelijkheden, maar ook om zaken als mogelijke verstoringen van het radarsysteem en zichtlijnen.

In Westpoort is inmiddels een aantal windturbines in lijnopstellingen en een enkele solitaire windturbine gerealiseerd. Er staan in het onderhavige plangebied nog geen windturbines. In een later stadium zal overeenkomstig de Windvisie Westpoort toevoeging van vermogen aan windenergie in het plangebied gestalte kunnen krijgen. In dat kader wordt dan ook bezien hoe zal worden voldaan aan de regelgeving op het gebied van de milieu-effectrapportage.

Aangezien een en ander nog niet is uitgewerkt, voorziet het voorliggend bestemmingsplan niet in de plaatsing van windturbines.

Hoofdstuk 18 Duurzaamheid

Duurzame bedrijvigheid vormt een steeds belangrijkere additionele bron van (hoogwaardige) werkgelegenheid en welvaart, zo staat in de Structuurvisie Amsterdam 2040 ("Economisch sterk en duurzaam"). Deze potentie wordt waargemaakt als de Amsterdamse regio inzet op de ontwikkeling van een sterk duurzaamheidscluster waarin bedrijven en instellingen actief zijn op het gebied van energiebesparing en inzet van duurzame energie. Het havengebied biedt bij uitstek kansen voor de vorming van zo'n duurzaamheidscluster.

Er is de planregels een ruime omschrijving opgenomen van het begrip "nutsvoorziening" (artikel 1 van de planregels) die ook ruimte laat voor de realisering van gebouwde voorzieningen ten behoeve van de opwekking van energie en/of ten behoeve van energiebesparing. De algemene planregels bieden ook ruimte voor voorzieningen ten behoeve van de opwekking van energie en/of energiebesparing.



Ankenweg

Hoofdstuk 19 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Er zijn in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) voor de omgeving van de luchthaven maximale hoogtes vastgesteld voor gebouwen en bouwwerken. Deze hoogtebeperkingen zijn nodig voor een veilig en obstakelvrij vliegverkeer. Deze hoogtebeperkingen betreffen niet het onderhavige plangebied.

Het meest westelijke deel van het plangebied ligt wel binnen de zone waar op grond van het LIB beperkingen gelden ten aanzien van bebouwing met gevoelige functies. Hier zijn geen nieuwe woningen, nieuwe woonwagens, nieuwe gebouwen met een onderwijsfunctie of nieuwe gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Het bestemmingsplan voorziet niet in dergelijke functies.

Er gelden ingevolge het LIB in het plangebied geen beperkingen waar het gaat om functies die vogels aantrekken.

Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het voorliggende bestemmingsplan niet in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Hoofdstuk 20 Juridische planbeschrijving

20.1 Algemeen

Het bestemmingsplan (plankaart, planregels en plantoelichting) is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming verschijnen de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker. Daarnaast is zoals gebruikelijk een "papieren" versie van het bestemmingsplan beschikbaar.

Deze paragraaf geeft een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de planregels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) plankaart verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planregels, vergezeld van een toelichting. De plankaart visualiseert de bestemmingen. De (digitale) plankaart vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

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

20.2 Artikelgewijze toelichting

20.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

20.2.2 Bestemmingsregels

20.2.2.1 *Bestemmingen Bedrijf - 1, Bedrijf - 2 en Bedrijf - 3*

De bestemming "Bedrijf - 1" is gelegd op het grootste deel van het plangebied, met name op het "natte" deel van het plangebied dat specifiek is aangewezen voor havengebonden bedrijven, dat wil zeggen bedrijven die voor wat betreft aan- en/of afvoer van goederen mede afhankelijk zijn van het vervoer over water. Deze bestemming voorziet in de vestiging van havengebonden bedrijven tot en met 5 van de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen, alsmede in alle bijbehorende voorzieningen. De maximale bouwhoogtes en maximale bebouwingspercentages staan aangegeven op de plankaart. Deze bedragen respectievelijk 50 meter en 75 %. De maximale bouwhoogte van havenkranen en schoorstenen is bepaald op 110 meter; die van overige technische installaties is bepaald op 70 meter. De maximale bouwhoogte voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gesteld op 30 meter.

Een aantal percelen in de noordwestelijke hoek van het plangebied, een aantal percelen centraal in het plangebied en een aantal percelen in de zuidoostelijke hoek van het plangebied hebben de bestemmingen "Bedrijf - 2" of "Bedrijf - 3" gekregen. De bestemming "Bedrijf - 2" voorziet in beginsel eveneens in de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 5 van de Staat van Inrichtingen, maar dan niet specifiek voor havengebonden bedrijven. De bestemming "Bedrijf - 3" maakt de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 4 van de Staat van Inrichtingen mogelijk. Voor deze bedrijven geldt ook niet de eis van havengebondenheid. Ook hier zijn de maximale bouwhoogtes en maximale bebouwingspercentages op de plankaart aangegeven. Deze bedragen voor de gronden met de bestemming "Bedrijf - 2" respectievelijk 50 meter (zowel voor gebouwen als voor technische installaties met ingevolge het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening een uitzondering voor wat betreft de Hemwegcentrale) en 75 % en voor de gronden met de bestemming "Bedrijf - 3" respectievelijk 30 meter voor gebouwen (en 40 meter voor technische installaties) en 75 %. De maximale bouwhoogte voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gesteld op 30 meter.

Burgemeester en wethouders kunnen voor de gronden met de bedrijfsbestemmingen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de hoogte van de bouwwerken (onder meer met het oog op de externe veiligheid).

Tevens voorziet het bestemmingsplan in de realisering van kleinschalige (zelfstandige) horeca.

Er is voor de gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" een maximum bepaald van 30% van het brutovloeroppervlakte dat per vestiging mag worden benut voor kantoren ten dienste van de hoofdfunctie.

De maximale oppervlakte kantoorruimte voor bedrijven is uitgedrukt in een percentage van de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Dit is nadelig voor bedrijven die zich vooral danwel uitsluitend bezig houden met opslag in de open lucht en dus geen bedrijfsvloeroppervlak, als in het bestemmingsplan omschreven, kennen. Het is in het voorliggende bestemmingsplan voor dergelijke bedrijven mogelijk gemaakt een kantoorruimte te realiseren.

De planregels voorzien in een bevoegdheid de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" tot ten hoogste 10% van de aldus bestemde gronden te wijzigen in de bestemming "Water - 2" ten behoeve van de vergroting of "aanplemping" van de havenbekkens.

Voor alle gronden met bedrijfsbestemmingen geldt dat zij behoren tot één van de drie zones die in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort worden onderscheiden (zie ook Hoofdstuk 12 Externe veiligheid):

- Voor "zone I" geldt dat hier primair ruimte moet worden geboden aan (nu al voor een deel aanwezige) risicobedrijven ("Bevi-bedrijven"). Deze zone wordt niet geschikt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande (niet-zelfredzame) risico-ontvangers (dit betreft het noordoostelijke deel van het plangebied; zie het kaartje in paragraaf 12.1 Algemeen);
- "Zone II" moet beschikbaar blijven voor risicobedrijven, maar moet tevens plaats bieden aan arbeidsintensieve industrie. Daarom hebben risicobedrijven in deze zone minder uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden dan in zone I. Er is in deze zone geen ruimte voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies (dit betreft het zuidelijke en westelijke deel van het plangebied; zie het kaartje in paragraaf 12.1 Algemeen);
- "Zone III" wordt minder geschikt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers. Risicobedrijven worden niet volledig uitgesloten, maar de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden zijn zodanig beperkt dat de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} binnen de eigen inrichtingsgrens moet blijven. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn toegestaan (dit betreft het "Vervoerscentrum"; zie

het kaartje in paragraaf 12.1 Algemeen).

- Deze zones zijn op de plankaart achtereenvolgens aangeduid als "milieuzone - 1", "milieuzone - 2" en "milieuzone - 3".

Er wordt voor de daarmee samenhangende planregeling op het punt van de externe veiligheid verwezen naar Hoofdstuk 12 Externe veiligheid, paragraaf 12.3 Planregeling.

20.2.2.2 *Bestemming Groen*

De bestemming "Groen" is uitsluitend gegeven aan een aantal stroken grond langs de Nieuwe Hemweg en het Noordzeekanaal. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd ten behoeve van de groenbestemming.

20.2.2.3 *Bestemming Horeca*

Deze bestemming is gelegd op het te vernieuwen horecapand Coenhavenweg 26 en het daarnaast gelegen terrein van een parlevinker c.s. De bestemming voorziet in de aanwezigheid van horeca in de categorieën I (fastfood e.d.), III (café e.d.) en IV (restaurant e.d.). Daarbij zijn de planregels aangevuld met de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om de bestemming "Horeca" te wijzigen in de bestemming "Bedrijf - 1".

20.2.2.4 *Bestemmingen Verkeer - 1 en Verkeer - 2*

De bestemming "Verkeer - 1" is gelegd op de belangrijkste wegen in het plangebied. De interne ontsluitingswegen zijn meegenomen in de diverse bedrijfsbestemmingen. Er kunnen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de bouwwerken.

De bestemming "Verkeer - 2" is gelegd op de spoorwegemplacementen met meerdere sporen in het plangebied. Er kunnen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de bouwwerken. De overige havensporen ("ontsluitingsporen") in het plangebied zijn meegenomen in de verschillende bedrijfs- en verkeersbestemmingen.

20.2.2.5 *Bestemmingen Water - 1, Water - 2 en Water - 3*

De bestemming "Water - 1" heeft betrekking op het in het bestemmingsplan begrepen deel van het Noordzeekanaal. Er mag ter plaatse niet worden gebouwd om aldus de vrije doorvaart te verzekeren.

De bestemming "Water - 2" heeft betrekking op het "havenwater" (en op één strook langs de oever van het Noordzeekanaal). Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming en de naastgelegen haventerreinen worden gebouwd (zoals kades, oeververbindingen en andere havenvoorzieningen). Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van deze bouwwerken. De bestemming kan ten behoeve van eventuele demping/aanplemping van delen van de havenbekkens worden gewijzigd in de bestemmingen "Bedrijf - 1" en/of "Bedrijf - 2" en/of "Bedrijf - 3".

De bestemming "Water - 3" is uitsluitend gelegd op de koelwaterkanalen. Het koelwater van de elektriciteitscentrale Hemweg wordt via een kanaal aangevoerd vanuit de Sonthaven (buiten het plangebied) en via een ander kanaal afgevoerd naar de Neptunushaven.

20.2.2.6 *Dubbelbestemming Leiding - Gas*

Deze dubbelbestemming is gelegd op een strook ter breedte van 8 - 10 meter ter plaatse van de aanwezige gasleidingen. Deze gasleidingen zijn gelegen:

- aan de westzijde van de A10;
- langs de Van Riebeeckhavenweg;
- langs de Coenhavenweg/Papierweg/Fosfaatweg;
- over het terrein van de Hemwegcentrale.

Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemming(en). De dubbelbestemming gaat voor de onderliggende (hoofd)bestemming(en), hetgeen betekent dat de regels van die bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de regels van de dubbelbestemming.

Er mag ter plekke uitsluitend ten dienste van de dubbelbestemming worden gebouwd. Er kan hiervan door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken voor de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mits de belangen van de leiding niet worden geschaad en de leidingbeheerder is gehoord.

Deze dubbelbestemming geeft voorts een regeling ter bescherming van de gasleidingen in de vorm van het vereiste van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen schaden.

20.2.2.7 *Dubbelbestemming Leiding - Riool*

Deze dubbelbestemming is gelegd op de hoofdtransportleidingen voor rioolwater. Deze leidingen zijn van belang voor een groter gebied dan het onderhavige plangebied. Er zijn geen nadere bouw- of gebruiksregels aan gekoppeld.

20.2.2.8 *Dubbelbestemming Leiding - Water*

Deze dubbelbestemming is gelegd op de hoofdtransportleidingen voor water. Deze leidingen zijn eveneens van belang voor een groter gebied dan het onderhavige plangebied. Er zijn geen nadere bouw- of gebruiksregels aan gekoppeld.

20.2.2.9 *Diverse aanduidingen*

- De gebiedsaanduidingen "geluidzone - industrie" zijn gelegd op de geluidzones rondom de gezoneerde industrieterreinen Westpoort, Zaandammer- en Achtersluispolder (gemeente Zaanstad) en Cornelis Douwesterrein (Amsterdam-Noord).
- De gebiedsaanduidingen "milieuzone - 1", milieuzone - 2" en "milieuzone - 3" corresponderen met de desbetreffende zones in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort.
- De gebiedsaanduidingen "veiligheidszones - bevi" zijn gelegd rondom de Bevi-bedrijven Main, Vos/Univar, Eurotank en Chemtura; zie daarvoor Hoofdstuk 12 Externe veiligheid 12.3 Planregeling.
- De gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - windturbine 2" zijn gelegd op de zones rondom de net buiten het plangebied gelegen windturbines langs de Westhavenweg.
- De gebiedsaanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" is gelegd op een 15 meter brede strook op de oevers direct langs het Noordzeekanaal. Bebouwing en opslag van materialen hoger dan 2.50 meter zijn daar uitsluitend via een binnenplanse afwijking toegestaan.
- De functieaanduidingen "bedrijfswooning" betreffen de panden Kajuitweg 3 en Jan van Riebeeckhavenweg 1.
- De functieaanduiding "specifieke vorm van leiding" betreft de verhoogde transportleiding ten behoeve

van de Hemwegcentrale.

- De functieaanduiding "zend-/ontvangstinstallatie" is gelegd op de zendmast in de middenberm van de Nieuwe Hemweg.

20.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

20.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 21 Handhaving

Het bestemmingsplan bevat een juridisch toetsingskader voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit voor de planperiode te kunnen garanderen is vereist dat in de praktijk de planregeling strikt wordt toegepast en gehandhaafd.

In algemene zin geldt dan ook dat handhavend moet worden opgetreden tegen overtreding van het bestemmingsplan. Het groeiend besef van het belang van handhaving en de jurisprudentie in het bestuursrecht waarin steeds nadrukkelijk de beginselplicht tot handhaven wordt uitgesproken, maken een handhavingsbeleid noodzakelijk.

Een eerste vereiste voor een goede handhaving is een handhaafbaar bestemmingsplan. De planregeling moet zo opgesteld zijn dat deze bij de handhaving goed hanteerbaar is. Hierin voorziet de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen. De voorliggende planregeling is gebaseerd op de genoemde standaard.

Goede voorlichting en informatievoorziening dragen eveneens bij aan een verbetering in de naleving van de bestemmingsplannen. De digitale beschikbaarheid is hierbij van belang.



Kombuisweg

Hoofdstuk 22 Economische uitvoerbaarheid

Het overgrote deel van de gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, is eigendom van de gemeente Amsterdam. Slechts enkele percelen zijn in particulier eigendom. Dit betreft het perceel waar het bedrijf Chemtura is gevestigd (Ankerweg 18), het perceel met daarop het kantoor en bijbehorende bedrijfswoning van ICOVA (Kajuitweg 3) en een strook grond bij de Ankerweg direct langs het Noordzeekanaal dat eigendom van Rijkswaterstaat is. De gronden die eigendom zijn van de gemeente, zijn in erfpacht uitgegeven.

De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam (behoudens enkele percelen) eigenaar is van de grond. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van het kostenverhaal past binnen systeem van de Wet ruimtelijke ordening omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voor kostenverhaal voorop stelt. Erfpacht is een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden, te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden.

Daarbij kan worden aangetekend dat de openbare ruimte in het plangebied reeds is ingericht. Er zal dan ook niet of nauwelijks sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw.

Verder kan worden geconstateerd dat de bestemmingsregeling voor de onderhavige gronden ingevolge het voorliggende bestemmingsplan (nagenoeg) overeenkomt met die ingevolge het voorgaande bestemmingsplan. Er kan dan ook worden geconstateerd dat er "geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld" zoals bedoeld in artikel 9.1.20 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Dit artikel luidt: "Voor zover op grond van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 of 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bouwvergunning had kunnen worden verleend voor een bouwplan dat na 1 juli 2008 is aangewezen krachtens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en bij de herziening van dat bestemmingsplan na dat tijdstip geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, blijven de artikelen 6.12 tot en met 6.22 ten aanzien van een dergelijk bouwplan buiten toepassing". Er kan worden geconcludeerd dat boven aangehaald artikel uit de Invoeringswet van toepassing is.

Al met al kan worden geconcludeerd dat een exploitatieplan c.q. een anterieure overeenkomst niet vereist is.

Hoofdstuk 23 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Regio Noord-West;
4. Ministerie van Defensie, Directie West;
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
8. Burgemeester en wethouders van Zaanstad;
9. Dagelijks bestuur stadsdeel Noord;
10. Dagelijks bestuur stadsdeel West.

Er zijn reacties ontvangen van:

Rijkswaterstaat (email d.d. 11 maart 2013)

Aanduiding "vrijwaringszone-vaarweg"

Rijkswaterstaat constateert dat artikel 3.3 van de planregels (bestemming "Bedrijf-1") ontwikkelingen mogelijk maakt direct langs de vaarweg in het gebied met de aanduiding "vrijwaringszone – vaarweg". In deze zone zijn bouwwerken en opslag tot 2,5 meter hoog toegestaan. Aan hogere bouwwerken kunnen door burgemeester en wethouders nadere eisen gesteld worden voor wat betreft hoogte en situering. Hierover dient (verplicht) advies gevraagd te worden aan het Centraal Nautisch Beheer en de brandweer. Rijkswaterstaat is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de oevers en vaarweg en dient vanuit dat beheerbelang ook om advies gevraagd te worden met betrekking tot het stellen van nadere eisen. Rijkswaterstaat stelt dat voor het kunnen uitvoeren van beheer en onderhoud en voor het plaatsen van scheepvaartverkeerstekens een vrije ruimte langs het Noordzeekanaal nodig is van minimaal 15 meter. Op de verbeelding is volgens Rijkswaterstaat de juiste afmeting van de vrije ruimte opgenomen in de vorm van de "vrijwaringszone-vaarweg". De door Rijkswaterstaat bedoelde vrije ruimte, op de verbeelding aangeduid met "vrijwaringszone-vaarweg", dient vrij gehouden te worden van bebouwing en opgaande begroeiing. Rijkswaterstaat hanteert daar als basisuitgangspunt een 'nee, tenzij' uitgangspunt. De vrije ruimte dient volgens Rijkswaterstaat tevens voor het (kunnen) plaatsen van scheepvaartverkeerstekens van maximaal 12 meter hoog. Deze ruimte dient tevens ter voorkoming van aanvaringen tegen gebouwen en voor vrije zichtlijnen voor de scheepvaart en walradar. Rijkswaterstaat verzoekt artikel 3.3 van de planregels aan het hiervoor genoemde aan te passen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de afstanden - de zogenaamde vrijwaringszone vaarweg - waarbinnen Rijkswaterstaat als vaarwegbeheerder belanghebbende is. De gemeente is verplicht, bij nieuwe ontwikkelen binnen deze zone de vaarwegbeheerder te betrekken. Bestaande ontwikkelingen respecteert het Barro. Momenten voor het betrekken van de vaarwegbeheerder bij nieuwe ontwikkelingen zijn het Watertoetsproces of het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), maar ook andere vormen en/of momenten zijn mogelijk. Het gaat erom dat de gemeente vroegtijdig met Rijkswaterstaat in gesprek gaat over de ontwikkelingen in deze zone in relatie tot de veiligheid en het kunnen borgen van het functioneren van de vaarweg. Door het voorontwerpbestemmingsplan naar Rijkswaterstaat te sturen wordt aan de verplichting van het Barro voldaan.

Rijkswaterstaat beoordeelt vervolgens of de ontwikkeling (binnen de vrijwaringzone vaarweg Barro) een belemmering kunnen vormen voor de veiligheid op de vaarweg en het functioneren van de vaarweg. Het gaat in het bijzonder om:

1. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
2. de zichtlijnen van de bemanning en de op/in het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
3. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
4. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
5. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg mogelijk blijft.

Om negatieve beïnvloeding van de hiervoor genoemde belangen te voorkomen, vraagt Rijkswaterstaat een ruimte op de oever van het Noordzeekanaal van minimaal 15 meter breed vrij te houden van bebouwing en opgaande begroeiing. Binnen deze vrije ruimte geldt een 'nee, tenzij principe'. In de overige ruimte van de vrijwaringzone Barro (in dit geval 40-15=25m) zou een 'ja, mits principe' moeten gelden.

Rijkswaterstaat hanteert voor de vrije zichtlijnen voor de scheepvaart bij bochten, uitmondingen van havens/zijtakken of kruisingen de uitgangspunten van de Richtlijnen vaarwegen 2011 (paragraaf 3.7.4 en 3.8). Op de verbeelding is op een juiste wijze rekening mee gehouden met de benodigde vrije ruimte (aangeduid met de term vrijwaringzone vaarweg). De planregels behoeven echter aanpassing voor wat betreft de maximale bouwhoogte en de advisering ten aanzien van nadere eisen (zie de eerder gemaakte opmerking op artikel 3.3).

Beantwoording:

Er is in de planregels geregeld dat binnen de 15 meter brede strook langs het Noordzeekanaal die is voorzien van de aanduiding "vrijwaringszone - vaarweg" realisering van gebouwen en opslag hoger dan 2.50 meter uitsluitend is toegestaan na een binnenplanse afwijking na verplichte advisering door Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat en de brandweer ("neen, tenzij"). Deze regeling is overeenkomstig de desbetreffende regeling in de bestemmingsplannen Westhaven, Amerikahaven en Afrikahaven. Er is dus niet langer sprake van een nadere eisen regeling ("ja, mits").

Bestemming "Bedrijf - 1"

Rijkswaterstaat verzoekt in de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Bedrijf - 1" op te nemen: *aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaartverkeerstekens en (zend)masten voor de scheepvaart* op te nemen. Wanneer de aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaart-verkeerstekens en zendmasten onder het begrip infrastructurele voorzieningen vallen, dan verzoekt Rijkswaterstaat dat in de desbetreffende begripsomschrijving tot uiting te laten komen.

Beantwoording:

De omschrijving van het begrip "waterstaatkundige voorzieningen" is uitgebreid met: "alsmede begrepen aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaartverkeerstekens en (zend)masten voor de scheepvaart".

Bestemming "Groen"

Rijkswaterstaat constateert dat artikel 6.2 ("Groen") het mogelijk dat er bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 15 meter hoog worden gebouwd ten behoeve van onder andere reclameobjecten, infrastructurele voorzieningen, nutsvoorzieningen, openbare voorzieningen etc. Rijkswaterstaat wijst erop dat langs het Noordzeekanaal een gebied ligt met de bestemming "Groen". Rijkswaterstaat wijst erop

Petroleumhaven (vastgesteld)

dat ook voor dit gebied dezelfde belangen en uitgangspunten gelden als die voor de "vrijwaringzone-vaarweg". Rijkswaterstaat verzoekt het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Beantwoording:

De aanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" met bijbehorend bouw- en opslagverbod (dat laatste hoger dan 2.50 meter) met afwijkingmogelijkheid is over een breedte van 15 meter toegevoegd aan de strook met de bestemming "Groen" gelegen langs het Noordzeekanaal.

Bestemming "Water - 1"

Rijkswaterstaat wijst erop dat het Noordzeekanaal een hoofdtransportas is en een belangrijke functie voor de scheepvaart heeft (zeevaart en binnenvaart tot en met klasse CEMT VIb). Een deel van het Noordzeekanaal ligt binnen het gebied met de bestemming "Water - 1". In de desbetreffende bestemmingsomschrijving ontbreekt volgens Rijkswaterstaat ten onrechte de vermelding als hoofdtransportas voor zeevaart en beroepsvaart. Rijkswaterstaat verzoekt de omschrijving hiermee uit te breiden. Deze functieomschrijving is van toepassing op de vaarweg gelegen tussen de vaarwegbegrenzingsen zoals vastgelegd in de legger (art. 5.1 Waterwet) en geldt volgens Rijkswaterstaat dus ook voor het gebied bestemd als "Water - 2".

Beantwoording:

Er wordt in de toelichting vermeld dat het Noordzeekanaal de belangrijkste as voor het scheepvaartverkeer is. Tevens is vermeld dat het kanaal is geclassificeerd als klasse VIb (volgens de CEMT-classificatie; Conférence Européenne des Ministres des Transports) en tevens als "zeehaventoegang". Expliciete vermelding hiervan in de desbetreffende bestemmingsomschrijvingen voegt niets toe.

Bestemming "Water - 2"

Rijkswaterstaat stelt vast dat de bestemming "Water - 2" op drie plaatsen havenoverslag en/of -havenvoorzieningen mogelijk maakt in het Noordzeekanaal (zogenaamde langshavens). Rijkswaterstaat wijst erop dat de meest oostelijke langshaven(activiteit) (nabij Amfert) voor een deel een bestaande situatie is. Het Noordzeekanaal is een drukke vaarweg die voor het huidig gebruik niet als brede vaarweg kan worden aangemerkt. Rijkswaterstaat is, in verband met de veiligheid, geen voorstander van langshavens(activiteiten) in het Noordzeekanaal en wil deze dan ook vermijden. Rijkswaterstaat is uitermate terughoudend met het afgeven van de hiervoor benodigde vergunningen. Rijkswaterstaat verzoekt dan ook de ontwikkeling van nieuwe havenactiviteiten in het Noordzeekanaal (langshavens) niet mogelijk te maken.

Beantwoording:

Er is in het voorontwerpbestemmingsplan op drie plaatsen de bestemming "Water - 2" opgenomen, namelijk (van west naar oost) langs de Ankerweg, westelijk van de Petroleumhaven en nabij het bedrijf Amfert. De locatie westelijk van de Petroleumhaven is bij nader inzien uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening niet juist. Gebouwde voorzieningen en activiteiten zouden hier, tussen twee havenmonden in de binnenbocht, het zicht zeker niet ten goede komen. De bestemming is ter plekke gewijzigd in "Water - 1". De bestemming "Water - 2" is ook ter plekke van de Ankerweg conform de reactie van Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat gewijzigd in de bestemming "Water - 1".

De locatie bij Amfert is anders te beoordelen. Het kanaal verbreedt zich hier ten opzichte van de vernauwing van het kanaal bij de Coentunnel. Het zicht is hier dan ook minder in het geding. Daarnaast

biedt deze zijde van het Noorderhoofd de mogelijkheid voor diepzeeoverslag, hetgeen in de Coenhaven niet lukt vanwege beperkte diepte. Deze locatie is in het kader van de intensiveringsdoelstelling en groeiwens belangrijk voor het vergroten van de doorzet op het terrein van Amfert. De bestemming "Water - 2" blijft hier gehandhaafd; de aanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" is hier toegevoegd. Dit betekent dat ter plekke een bouwverbod geldt waarvan met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken na verplichte advisering door Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat en de brandweer.

Waterbeheer

Rijkswaterstaat is van mening dat in hoofdstuk 13 ("Water") van de toelichting ten onrechte een duidelijke beschrijving ontbreekt van het onderscheid voor wat betreft het water dat wordt beheerd door Rijkswaterstaat enerzijds en door het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht anderzijds. De tekst in dat hoofdstuk 13 onder het kopje 'Beheer en Ontwikkelplan voor de rijkswateren' kan volgens Rijkswaterstaat worden verduidelijkt. Rijkswaterstaat doet daartoe een tekstvoorstel.

Beantwoording:

Dit tekstvoorstel is opgenomen in de toelichting.

Waterkwantiteitsbeheer/peilbeheer

Rijkswaterstaat wijst erop dat het belangrijkste doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen. Voor wat betreft de hemelwaterafvoer geldt de voorkeursvolgorde vasthouden, bergen, afvoeren. Aangetoond dient te worden dat hergebruik of infiltratie hemelwater niet (geheel) mogelijk is. Voor de lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Rijkswaterstaat stelt verder dat het waterbeheer voor de rijkswateren voor wat betreft waterkwaliteit gericht is op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren. Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden, scheiden, zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlogende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden. Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd.

Beantwoording:

Er wordt kennisgenomen van deze reactie. Deze heeft geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

Oeverbeheer

Rijkswaterstaat stelt dat bij gebiedsontwikkeling langs het water kan worden gezien of ook de door Rijkswaterstaat geplande natuurvriendelijke oeverontwikkelingen meegenomen kunnen worden.

Beantwoording:

Er wordt kennisgenomen van deze reactie. Deze heeft geen consequenties voor de inhoud van het bestemmingsplan.

Petroleumhaven (vastgesteld)

Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (email d.d. 11 maart 2013)

Bestemming "Water - 2"

Het Centraal Nautisch Beheer (CNB) constateert dat voor "Water - 2" aangewezen gronden zijn bestemd voor havenoverslag met daarbij horende kades, steigers, meerpalen, havenvoorzieningen etc. Het rijksbeleid is gericht op het zoveel mogelijk beperken van de aanleg van nieuwe ligplaatsen/langshavens langs doorgaande vaarwegen. Het Centraal Nautisch Beheer volgt dit beleid. Doel van het beleid is om de invloed op de scheepvaart op de transportas te beperken en de schepen op ligplaatsen te beschermen tegen hinderlijke waterbeweging. Dit beleid heeft ook als uitgangspunt gediend bij het ligplaatsbeleid Noordzeekanaal. Voor slechts twee locaties (Hoogtij en Paro) langs/in het Noordzeekanaal is bepaald dat ligplaats nemen mogelijk is onder (nautische) randvoorwaarden. Het Centraal Nautisch Beheer wijst erop dat dit niet de locaties zijn zoals met de bestemming "Water - 2" opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Gezien de negatieve effecten van ligplaatsen in het Noordzeekanaal op de scheepvaartveiligheid verzoekt het Centraal Nautisch Beheer de aldus bestemde gronden/ locaties te bestemmen als "Water - 1".

Beantwoording:

Er is in het voorontwerpbestemmingsplan op drie plaatsen de bestemming "Water - 2" opgenomen, namelijk (van west naar oost) langs de Ankerweg, westelijk van de Petroleumhaven en nabij het bedrijf Amfert. De locatie westelijk van de Petroleumhaven is bij nader inzien uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening niet juist. Gebouwde voorzieningen en activiteiten zouden hier, tussen twee havenmonden in de binnenbocht, het zicht zeker niet ten goede komen. De bestemming is ter plekke gewijzigd in "Water - 1". De bestemming "Water - 2" is ook ter plekke van de Ankerweg conform de reactie van Centraal Nautisch Beheer en Rijkswaterstaat gewijzigd in de bestemming "Water - 1".

De locatie bij Amfert is anders te beoordelen. Het kanaal verbreedt zich hier ten opzichte van de vernauwing van het kanaal bij de Coentunnel. Het zicht is hier dan ook minder in het geding. Daarnaast biedt deze zijde van het Noorderhoofd de mogelijkheid voor diepzeeoverslag hetgeen in de Coenhaven niet lukt vanwege beperkte diepte. Deze locatie is in het kader van de intensiveringsdoelstelling en groeiwens belangrijk voor het vergroten van de doorzet op het terrein van Amfert. De bestemming "Water - 2" blijft hier gehandhaafd. De aanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" is hier toegevoegd. Dit betekent dat ter plekke een bouwverbod geldt waarvan met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken na verplichte advisering door Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat en de brandweer.

Bestemming "Bedrijf - 1"

Het Centraal Nautisch Beheer verzoekt voorts in de bestemmingsomschrijving voor de bestemming "Bedrijf - 1", voor zover gelegen langs het Noordzeekanaal, toe te voegen: *aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaartverkeerstekens en (zend)masten voor de scheepvaart*. Wanneer de aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaartverkeerstekens en zendmasten onder het begrip infrastructurele voorzieningen vallen, dan verzoekt het Centraal Nautisch Beheer om dit in de desbetreffende begripsomschrijving tot uiting te laten komen.

Beantwoording:

De omschrijving van het begrip "waterstaatkundige voorzieningen" is uitgebreid met: "alsmede aanwijzingen voor de scheepvaart, scheepvaartverkeerstekens en (zend)masten voor de scheepvaart".

Bestemming "Groen"

Het Centraal Nautisch Beheer constateert dat in de bestemmingsomschrijving bij de bestemming "Groen" (voor zover gelegen langs het Noordzeekanaal) is opgenomen dat bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 15 meter hoog mogen worden gebouwd ten behoeve van onder andere de bestemming reclameobjecten, infrastructurele voorzieningen, nutsvoorzieningen, openbare voorzieningen etc. Het Centraal Nautisch Beheer stelt dat voor dit gebied dezelfde belangen en uitgangspunten gelden als voor de op de plankaart/verbeelding aangeduide "vrijwaringszone - vaarweg". Het Centraal Nautisch Beheer verzoekt het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Beantwoording:

De aanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" met bijbehorend bouw- en opslagverbod (dat laatste hoger dan 2.50 meter) met afwijkingsmogelijkheid is over een breedte van 15 meter toegevoegd aan de strook met de bestemming "Groen" gelegen langs het Noordzeekanaal. Dit betekent dat ter plekke een bouw-/gebruiksverbod geldt waarvan met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken na verplichte advisering door Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat en de brandweer.

Gemeente Zaanstad (brief d.d. 8 maart 2013)

Algemeen

De gemeente Zaanstad vraagt zich af of en in hoeverre de eerder gegeven reacties op de voorontwerpbestemmingsplannen Westhaven, Amerikahaven en Afrikahaven in het voorliggende bestemmingsplan zijn verwerkt.

Beantwoording:

De beantwoording van de reactie van de gemeente Zaanstad op de bovengenoemde (voor)ontwerpbestemmingsplannen is aan de gemeente Zaanstad toegezonden. Inmiddels hebben de genoemde ontwerpbestemmingsplannen ter inzage gelegen. Burgemeester en wethouders van Zaanstad hebben terzake zienswijzen ingediend. Dit heeft ook geleid tot een aantal aanpassingen van het voorliggende bestemmingsplan.

Ontwikkelingen kanaaloevers

De gemeente Zaanstad wijst op het Ontwikkelingsplan ZaanIJ, de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 en de ontwikkeling van het Hembrugterrein. Dit betreft nieuwe vormen van wonen en werken aan weerszijden van het kanaal. Het verbaast de gemeente dat in de toelichting geen aandacht wordt besteed aan deze ontwikkelingen. De gemeente wijst op zijn bestemmingsplangebied Achtersluispolder waar wel sprake is van maatbestemmingen. Daar zijn zonebeheer, vergunningverlening en planologische regeling op elkaar afgestemd. De bestaande situatie wordt aldus gestabiliseerd en er kunnen geen onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden.

De gemeente Zaanstad is in dit verband ook van mening dat in het voorliggende bestemmingsplan te hoge milieucategorieën worden toegestaan. De daarmee verband houdende richtafstanden zijn niet in overeenstemming te brengen met de woningen langs de Hemkade in Zaanstad en met de beoogde ontwikkeling van het Hembrugterrein. Zaanstad pleit ervoor een inwaartse zonerings toe te passen. Ook het zonebeheersplan geeft hiertoe aanleiding.

De gemeente Zaanstad leest ook in de toelichting dat een wijziging van de geluidszone wordt gezien. Een uitbreiding van de geluidszone dient niet plaats te vinden ter plaatse van het Hembrugterrein gelet op de beoogde ontwikkelingen aldaar. Ook de Zaan- en IJoever ontwikkelingen zijn in dit verband van belang. Zaanstad wijst erop dat de huidige geluidszone reeds een belemmering vormt voor de ontwikkeling van het Hembrugterrein.

Petroleumhaven (vastgesteld)

Beantwoording:

De gesprekken en onderhandelingen over de kanaaloeverontwikkelingen zijn gaande en hebben tot een aantal afspraken tussen Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam en Zaanstad geleid. Er is in de toelichting melding gemaakt van de inmiddels op 21 mei 2013 door de colleges van de betrokken gemeentes vastgestelde Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

Het voorgaande bestemmingsplan "Petroleumhaven e.o." kende geen maximale milieucategorisering. Daarvan uitgaande is er met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan in dit opzicht geen sprake van een verruiming.

De afspraken voorzien in een groei van de haven en een bijbehorende gewijzigde geluidzone, alsmede de mogelijkheid om op lange termijn woningbouw te realiseren op het Hembrugterrein. Ter plaatse wordt er maar gestreefd om op lange termijn de geluidbelasting op de noordoever van het kanaal terug te brengen van 60 dB(A) naar 57 dB(A). Deze geluidreductie is mogelijk zonder bestaande bedrijven in hun activiteiten te belemmeren, maar door het toepassen van innovaties en bovenwettelijke maatregelen. Het HavenOmgevingsProgramma (nu nog in oprichting) zal hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Dit fonds zal de benodigde ontwikkeling in gang zetten en (mede) financieren. Het reduceren van milieucategorieën of het toepassen van inwaartse zoneringsinstrumenten zijn te grove instrumenten voor de doelen die zijn overeengekomen.

Het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf, de ontwikkelaar van het Hembrugterrein, zal bij het vervolgtraject van het voorliggende bestemmingsplan worden betrokken.

Luchtkwaliteit

Zaanstad wijst erop dat de geconstateerde overschrijding van de daggemiddelde concentratie niet het gevolg zijn van de realisatie van de plannen, maar wordt veroorzaakt door extreem hoge achtergrondconcentraties vanwege de op- en overslag buiten het plangebied.

Beantwoording:

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Externe veiligheid

Zaanstad wijst erop dat niet duidelijk is of bij de berekening van het groepsrisico rekening is gehouden met de binnen het invloedsgebied rondom een bedrijf in Zaanstad aanwezige personen. De gemeente wijst er verder op dat bij de verantwoording van het groepsrisico ten gevolge van Chemtura en eventuele andere (toekomstige) Bevi-bedrijven ook het desbetreffende gebied binnen Zaanstad dient te worden meegenomen.

Beantwoording:

Bij de QRA's (Kwantitatieve risicoanalyses) van de bedrijven wordt het groepsrisico berekend aan de hand van het aantal mensen binnen het berekende invloedsgebied rondom de desbetreffende bedrijven. Bij de invloedsgebieden die mede over Zaanstad liggen, worden ook de mensen in Zaanstad meegerekend.

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico kan er nog op worden gewezen dat de plankaart/verbeelding opgenomen "veiligheidszones-bevi" (die dus ruimer zijn dan de corresponderende PR10⁻⁶ contouren) niet over de noordelijke plangrens (tevens de grens met de gemeente Zaanstad) komen. Dat geldt ook voor de "veiligheidszone-bevi" rondom het bedrijf Chemtura dat in de bedrijfsinventarisatie door de gemeente Amsterdam is aangemerkt als categorie 4 bedrijf.

Geur

Zaanstad mist aandacht voor de geuroverlast.

Beantwoording:

Er is een hoofdstuk over geur aan de toelichting toegevoegd.

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

1. Kamer van Koophandel Amsterdam;
2. Prorail, Regio Randstad-Noord;
3. Waternet;
4. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
5. Milieucentrum Amsterdam;
6. KPN Telecom;
7. NV Nederlandse Gasunie;
8. Nuon.

Er zijn reacties ontvangen van:

Waternet (email d.d. 7 maart 2013)

Waternet constateert dat op de plankaart/verbeelding de zoneringen rondom de hoofdtransportleiding van water en de hoofdpersleiding van afvalwater ontbreken. Er is volgens Waternet met de Dienst Ruimtelijke Ordening afgesproken dat op de plankaart/verbeelding de hoofdpersleidingen van het afvalwatersysteem en de hoofdtransportleidingen van het drinkwatersysteem met dubbelbestemmingen op de plankaart/verbeelding worden weergegeven.

Beantwoording:

Deze leidingen zijn voorzien van de dubbelbestemmingen "Leiding - Water" en "Leiding - Riool". Daaraan worden geen planregels toegevoegd. De dubbelbestemmingen zullen uitsluitend een "signaalfunctie" hebben. Tevens zal in de toelichting het belang van de desbetreffende leidingen worden vermeld.

Brandweer Amsterdam-Amstelland (brief d.d. 7 maart 2013)

De brandweer constateert dat het plangebied Petroleumhaven is gelegen in de zones 1 en 2 van de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort. De zelfredzaamheid van de in het gebied aanwezige personen wordt over het algemeen als goed beoordeeld. De brandweer adviseert ter verbetering van de zelfredzaamheid:

- in het plangebied uitvoering te geven aan risico- en crisiscommunicatie;
- zeker te stellen dat de bedrijven in het plangebied snel kunnen alarmeren en worden gealarmeerd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen;
- ervoor te zorgen dat er noodplannen worden opgesteld waarin de ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen zijn beschreven;
- alternatieve toegangsroutes te creëren voor de hulpdiensten en alternatieve ontvluchtingsroutes (eventueel te voet) voor de bedrijven in het plangebied.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan staat niet in de weg aan de uitvoering van bovenstaande adviezen.

Petroleumhaven (vastgesteld)

Gasunie (brief d.d. 15 maart 2013)

De Gasunie wijst erop dat binnen het plangebied vijf 40 bar regionale gasleidingen, twee hoofdtransportleidingen en 13 afsluiterschema's zijn gelegen. Voorts liggen binnen het plangebied vijf gasontvangststations. De Gasunie verzoekt de leidingen, de gasontvangststations en de desbetreffende veiligheidszones op de plankaart/verbeelding op te nemen. Voorts wordt verzocht de planregels bij de dubbelbestemming "Leiding - Gas" in overeenstemming te brengen met het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de opsomming van vergunningplichtige werkzaamheden uit te breiden met het roeien van diepwortelende beplanting en bomen.

Beantwoording:

De afsluiterschema's vallen binnen de strook met dubbelbestemming "Leiding - Gas" die voldoende breed is. Het gasontvangststation is ook in dubbelbestemming "Leiding-Gas" meegenomen. De desbetreffende regels voorzien in de voor de gasleiding benodigde bebouwing, waaronder gasontvangststations. Gelet op de aard van de omliggende bebouwing (zware bedrijvigheid met weinig aanwezige personen) wordt het niet nodig geacht een veiligheidszone terzake op te nemen. De regels bij de dubbelbestemming "Leiding - Gas" zijn in de gevraagde zin aangevuld.

NUON (email d.d. 7 maart 2013)*Staat van Inrichtingen*

Nuon vraagt zich af of een elektriciteitscentrale (i.c. de Hemwegcentrale) onder de via de Staat van Inrichtingen toegestane categorieën valt. Nuon vraagt zich ook af of BRZO inrichtingen daaronder vallen.

Beantwoording:

De productie en distributie van stroom, aardgas, stoom en warm water worden vermeld in de Staat van Inrichtingen. Dit valt onder maximaal categorie 5 van de Staat (behoudens waar het een kerncentrale betreft). De Staat omvat ook bedrijven die onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Nuon wijst erop dat per 1 oktober 2012 een wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking is getreden, waarmee onder andere Titel 2.8 Elektriciteitsvoorziening is toegevoegd. Volgens artikel 2.8.3 Barro dient een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een in het Barro aangewezen vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking te voldoen aan het volgende: Het toelaten van grootschalige elektriciteitsopwekking en het voorzien in de fysieke ruimte daartoe zonder hoogtebeperkingen voor installaties voor grootschalige elektriciteitsopwekking. Voorliggend voorontwerpbestemmingsplan voldoet volgens Nuon niet aan dit hoogte- en ruimtecriterium. Nuon verzoekt het bestemmingsplan aan deze criteria te laten voldoen door de hoogtebeperking en de ruimtebeperking te verwijderen.

Beantwoording:

De bedrijfsbestemming en het bijbehorende maximale bebouwingspercentage zijn dusdanig ruim gelegd dat daaruit voor NUON geen beperkingen voortvloeien. De toegelaten milieucategorieën laten ook ruimte voor de centrale van NUON (zie hierboven). Er is in de planregels ingevolge de desbetreffende bepaling in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening bepaald dat de op de plankaart/verbeelding aangegeven maximale bouwhoogte niet geldt voor installaties voor grootschalige

elektriciteitsopwekking.

Reclamemasten

Nuon constateert dat in het voorgaande bestemmingsplan geen hoogtebeperking ter zake is opgenomen. Er wordt dan ook verzocht de hoogtebeperking voor reclameobjecten niet in het voorliggende bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording:

De maximale hoogte van 15 meter voor reclameobjecten is conform gemeentelijk beleid. Er is geen aanleiding in het voorliggende bestemmingsplan een uitzondering te maken. Overigens geldt deze maximale hoogte voor vrijstaande reclameobjecten en niet voor objecten aan/op een gevel/gebouw.

Bedrijfswoningen

Nuon verzoekt conform het voorgaande bestemmingsplan op een deel van hun terrein wel bedrijfswoningen toe te staan.

Beantwoording:

Het betreft primair een bedrijventerrein. De functie wonen is met name in verband met externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit ongewenst. Het plangebied is in de Structuurvisie Amsterdam aangeduid als een van de "grootschalige bedrijventerreinen, ruime milieucontouren". Wonen is niet toegestaan. In de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort wordt vermeld dat in Westpoort geen woonbestemmingen worden gerealiseerd en dat voor zover er nog mensen wonen het beleid erop gericht moet zijn om dit te beëindigen. Havenbedrijf Amsterdam NV zal binnen de planperiode de benodigde stappen zetten om op de plekken waar nu nog wordt gewoond, deze situatie te beëindigen. Er is geen aanleiding hiervan voor het terrein van NUON af te wijken. Overigens zijn er ter plekke van de Hemwegcentrale geen (bedrijfs)woningen aanwezig.

Kantoorruimte

Nuon verzoekt de regel dat per vestiging maximaal 30% van de bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt als kantoorruimte ten dienste van de hoofdfunctie te schrappen. Een dergelijke normering is in het voorgaande bestemmingsplan niet opgenomen.

Beantwoording:

Het plangebied is in de Structuurvisie Amsterdam aangeduid als een van de "grootschalige bedrijventerreinen, ruime milieucontouren". Zelfstandige kantoorontwikkeling is niet toegestaan. Er is maximaal 30% (tot maximaal 2.000 m²) kantoorvloer per bedrijfsvestiging toegestaan. Er is geen aanleiding hiervan voor het terrein van NUON af te wijken. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er uit de bestemmingsplanregel dat per vestiging maximaal 30% van de brutovloeroppervlakte mag worden gebruikt als kantoorruimte, beperkingen voor de realisering van (tijdelijke) kantoorruimte bij de Hemwegcentrale voortvloeien.

Bestemming "Water - 2"

Nuon verzoekt de maximale hoogte conform het voorgaande bestemmingsplan te bepalen op 60 meter.

Petroleumhaven (vastgesteld)

Beantwoording:

De maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is bepaald op 60 meter (mede op verzoek van Eggerding c.s., zie het voorgaande).

Bestemming "Water - 3"

NUON stelt dat ook deze bestemming niet voldoet aan het bovengenoemde hoogte- en ruimtecriterium.

Beantwoording:

Deze bestemming betreft uitsluitend het in het voorliggende bestemmingsplan begrepen deel van het koelwaterkanaal. Het is niet duidelijk waarom de bestemmingsregeling voor dit kanaal niet zou voldoen aan het hoogte- en ruimtecriterium. Voor zover Nuon de mogelijkheid wil hebben om andersoortige oeververbindingen te realiseren ten behoeve van nuts- of infrastructurele voorzieningen, dan kan worden opgemerkt dat het bepaalde in artikel 12 ("Water - 3") dit mogelijk maakt tot een hoogte van 5 meter.

Dubbelbestemming "Leiding - Gas"

Nuon constateert dat artikel 13 bepaalt dat de bestemming "Leiding - Gas" primair is ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen. Er wordt op gewezen dat in het voorgaande bestemmingsplan deze strook was aangeduid als "kabel- en leidingenstrook". Nuon verzoekt een algemene bestemming aan de strook te geven, zodat in overleg met de Gasunie ook andere kabels en leidingen kunnen worden aangelegd.

Beantwoording:

Deze dubbelbestemming is gelet op het Besluit externe veiligheid buisleidingen uitsluitend opgenomen voor de hoge druk gasleiding (en bijkomende voorzieningen) op het terrein van NUON. Dit heeft niet tot gevolg dat elders op het terrein van NUON geen andersoortige leidingen aanwezig zouden mogen zijn danwel aangelegd zouden mogen worden. Hetzelfde geldt voor de gronden met de genoemde dubbelbestemming met dien verstande dat dan een omgevingsvergunning nodig is en overleg met de Gasunie nodig is.

Plankaart/verbeelding

Nuon wijst erop dat ten behoeve van het project "verhogen van het aandeel biomassa in de brandstof voor Hemweg centrale 8" op 11 augustus 2011 een omgevingsvergunningaanvraag is ingediend voor onder andere een vergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (handelen in strijd met een bestemmingsplan). Deze vergunning is bij besluit van 20 augustus 2012 verleend. Nuon verzoekt deze op te nemen op de plankaart/verbeelding.

Beantwoording:

Deze reactie houdt verband met het feit dat onlangs de bovenbedoelde gasleiding deels is overbouwd in verband met voorzieningen ten behoeve van de verbranding van biomassa. Aangezien het bestemmingsplan ter plekke geen onvoorwaardelijk bouwverbod kent en mede voorziet in de mogelijkheid om via een binnenplanse afwijking de gasleiding te overbouwen, is er geen aanleiding om dit expliciet op de plankaart/verbeelding of elders in het plan te regelen.

23.2 Inspraak

Het concept ontwerpbestemmingsplan is tegelijkertijd met het overleg ingevolge artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan:

1. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
2. Ondernemersvereniging Westpoort.

Er is een reactie ontvangen van:

Eggerding B.V en Havenbedrijf Coenhaven B.V. (vertegenwoordigd door LBP Sight)
(brief d.d. 7 maart 2013)

Algemeen

Eggerding c.s. beklagen zich over het feit dat zij niet direct zijn geïnformeerd over deze voorontwerpfase. Zij hebben slechts via via van deze voorontwerpfase vernomen. Naar hun mening is de voorontwerpfase bij uitstek de periode waarin informeel met elkaar van gedachten kan worden gewisseld en alvast kan worden geïnventariseerd of en welke ideeën er leven omtrent de toekomstige ontwikkelingen van de bedrijven.

Beantwoording:

Het is gebruikelijk om de voorontwerpbestemmingsplannen in het havengebied voor te leggen aan de ondernemersverenigingen in de plangebieden. Deze kunnen dan de voorontwerpbestemmingsplannen aan hun leden voorleggen die uiteraard desgewenst ook zelf kunnen reageren. Het gaat in dit stadium om voorontwerpen. In een later stadium kunnen altijd eventueel nog zienswijzen bij de gemeenteraad worden ingediend voordat vaststelling van het bestemmingsplan aan de orde is.

Passagiersterminal

Eggerding c.s. wijzen erop dat er in de toelichting uitvoerig wordt stilgestaan bij de beantwoording van de vraag of vestiging van een tweede passagiersterminal voor zeecruiseschepen, een haalbare optie is. De toetsingscriteria houden volgens hen geen rekening met de reeds aan de bedrijven vergunde nautische ruimte op het water die 60 meter bedraagt waarbij een grotere breedte is toegestaan mits voorafgaand aan de werkzaamheden toestemming van Havenbedrijf Amsterdam NV is verkregen. Deze ruimte is nodig om zeeschepen (bulkcarriers) met drijvende kranen te kunnen lossen. De constatering dat er op het water voldoende ruimte is (oftewel overblijft) voor zeecruiseschepen wordt hoogst merkwaardig geacht gelet op de breedte van dergelijke schepen en de daarvoor noodzakelijke manoeuvreerruimte. Het is Eggerding c.s. niet duidelijk geworden van welke schepen en van welke aantallen passagiers is uitgegaan. Het lijkt hen onmogelijk om dergelijke schepen zonder hinder voor de directe omgeving en de overige aanliggende schepen op een fatsoenlijke manier aan te laten meren als hun schepen worden gelost. Eggerding c.s. stellen weliswaar vast dat voorontwerpbestemmingsplan (vooralsnog) geen mogelijkheden geeft tot realisatie van een passagiersterminal, maar mocht dat in de nabije toekomst alsnog worden overwogen, dan zullen zij zich daartegen in het belang van hun bedrijfsvoering verzetten.

Beantwoording:

Petroleumhaven (vastgesteld)

Het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan omvat niet de realisering van de tweede passengerterminal. Er zijn wel plannen daarvoor, maar deze zijn nog onderwerp van overleg (onder andere met Eggerding c.s.) en onderzoek. Er is inderdaad ter plekke sprake van een 60 meter brede nautische zone ten behoeve van Eggerding c.s. Dit blijft evenwel openbaar water. Overschrijding van de grens van de nautische zone van Eggerding c.s. door derden is mogelijk door middel van een ontheffing op grond van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012/ Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012, te verlenen door het college van burgemeester en wethouders/de havenmeester. Er resteert voor de cruiseterminal een vrije nautische zone van 90 meter breed. Dit is krap, maar voldoende voor cruiseschepen die ook elders gewend zijn om te manoeuvreren in een beperkte ruimte. Voordat de realisering van de tweede passengerterminal mogelijk is, zal eerst het bestemmingsplan en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort moeten worden aangepast. Dit zal uiteraard mede in overleg met de nabijgelegen bedrijven, waaronder Eggerding c.s., geschieden.

Bouwhoogte bestemming "Water - 2"

Eggerding c.s. constateren dat de maximale bouwhoogte binnen de bestemming "Water - 2" maximaal 30 meter bedraagt, hetgeen een halvering is van de in het voorgaande bestemmingsplan toegestane maximale hoogte. Het is hen niet duidelijk welke argumenten worden gebruikt om deze hoogte te beperken en welke voordelen hiermee zouden worden bereikt.

Beantwoording:

Dit voorstel van Eggerding c.s. is overgenomen. De maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is bepaald op 60 meter.

Horeca

Eggerding c.s. constateren dat een horecabestemming (voor horecacategorieën I, III en IV) wordt beoogd voor het pand Coenhavenweg 26. Zij wijzen erop dat dit een verruiming is ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan dat slechts zou voorzien in een bevoegdheid van burgemeester en wethouders om vrijstelling te verlenen voor detailhandel en horeca met een maximale vloeroppervlakte van 500 m². Het lijkt hen geen goede ruimtelijke ordening om horeca in de vorm van restaurants, eventueel met terrasgelegenheid, toe te staan nabij bedrijven waar op- en overslagactiviteiten van stufgevoelige grondstoffen plaatsvinden. De bedrijfsactiviteit horeca kent volgens Eggerding c.s. op zich geen bijzondere bescherming, maar er zijn naar hun mening ongetwijfeld meer voor de hand liggende locaties om een horecagelegenheid te bestemmen. Het feit dat het bestaande pand al lange tijd leeg staat als gevolg van faillissement en er geen nieuwe initiatiefnemers zijn, geeft hen te denken. De bestemming "Bedrijf - 2" ligt naar hun mening meer voor de hand (in aansluiting op aansluitende gronden met die bestemming).

Beantwoording:

Er wordt een horecavoorziening beoogd ter plekke van een pand dat tot voor enige jaren een horecafunctie had. Het is de bedoeling om een kleinschalige en gebiedsverzorgende horecafunctie te realiseren die met name is gericht op personen die georiënteerd zijn op het havengebied. Het is te zijner tijd aan de exploitant om al dan niet ook toestemming te vragen voor de aanleg van een terras. De horecabestemming wordt gehandhaafd. Het bestemmingsplan voorziet verder overigens ook in meer algemene zin in twee kleinschalige gebiedsondersteunende horecavestigingen.

23.3 Behandeling van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Petroleumhaven heeft met ingang van 11 juli 2013 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn binnen de gegeven periode zienswijzen ingediend door:

1. ProRail
2. LBP Sight namens Eggerding BV
3. Gasunie
4. Provincie Noord-Holland
5. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM)
6. Gemeentebestuur Zaanstad
7. Main BV

De zienswijzen zijn bijgevoegd als bijlage 15. Er wordt voor de beantwoording van de zienswijzen verwezen naar bijlage 16 'Nota van beantwoording bestemmingsplan Petroleumhaven'.