

**Tijdelijke riviercruiseaanlegplaats
Westerhoofd Westpoort**

Ruimtelijke onderbouwing

**Omgevingsvergunning
Artikel 2.12, lid b Wabo**

1 Inleiding

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 in de Coenhaven een tijdelijke riviercruise aanlegplaats te realiseren voor de duur van 5 jaar. 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.

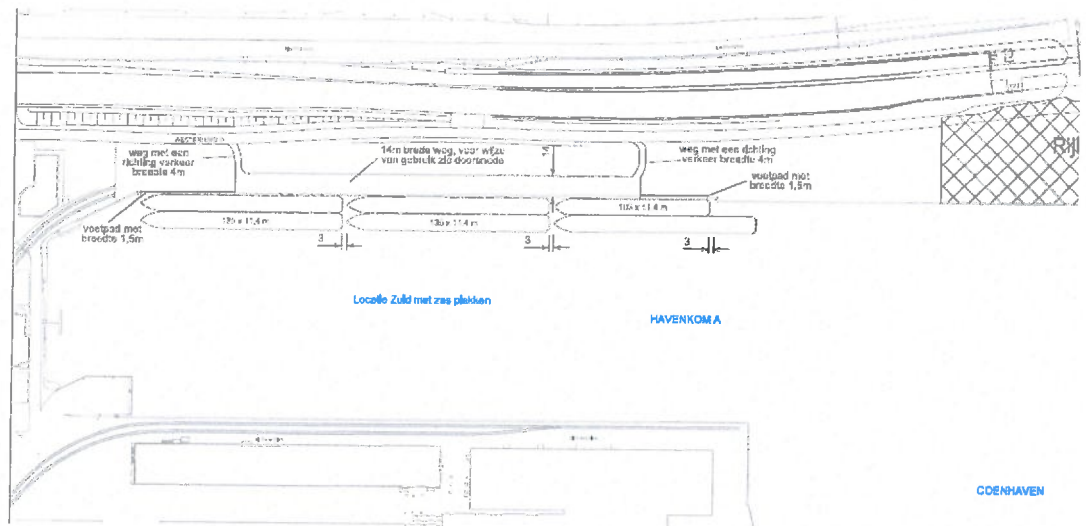
2 Beschrijving van het project

2.1 Ligging en omschrijving project

Het project is gelegen aan het Westerhoofd in havenkom A van de Coenhaven.



Ten behoeve van de riviercruise wordt aan het Westerhoofd een tijdelijke aanlegplaats voor maximaal 6 riviercruiseschepen gerealiseerd. Vijf ligplaatsen voor schepen van 135 meter lang en één ligplaats voor schepen van 110 meter lang. Per jaar meren ruim 400 riviercruiseschepen aan. Het gaat dan vooral om riviercruiseschepen met 150 tot 200 passagiers aan boord. De schepen blijven maximaal één dag in Amsterdam en er wordt niet op de locatie aan het Westerhoofd overnacht. Passagiers worden van en naar de locatie vervoerd per bus. Er wordt geen passagiersterminal gebouwd. Op de kade worden uitsluitend parkeerfaciliteiten gerealiseerd, hekwerken en een slagboom.



2.2 Geldend planologisch kader

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan "Petroleumhaven" vastgesteld op 18 december 2013. De beoogde locatie voor de riviercruise aanlegplaats heeft ingevolge dat bestemmingsplan de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Water - 2".



De bestemming "Bedrijf - 1" is specifiek 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. De bestemming "Water - 2" heeft betrekking op het "havenwater". Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming (Bedrijf - 1) en de naastgelegen haventerreinen worden gebouwd (zoals kades, oeververbindingen en andere havenvoorzieningen).

De riviercruise aanlegplaats voorziet in het vervoer van personen en is daarmee in strijd met het bestemmingsplan Petroleumhaven. Besloten is medewerking te verlenen aan de realisatie van de riviercruiseaanlegplaats en middels een procedure op grond van artikel 2.12, lid b van de Wabo een tijdelijke omgevingsvergunning te verlenen. De voorliggende onderbouwing vormt de ruimtelijke onderbouwing bij de omgevingsvergunning.

2.3 Bevoegdheden

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.

3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

Op het schaalniveau van deze aanvraag om tijdelijke omgevingsvergunning is geen specifiek ruimtelijk beleid van Europa van toepassing.

3.2 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 hoofddoelen 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.

De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats aan het Westerhoofd is in overeenstemming met de SVIR. Daarbij dient de riviercruise aanlegplaats enkel ter tijdelijke vervanging van die afmeerlocaties die na de werkzaamheden van de herontwikkeling weer terugkomen in de stad.

Amvb Ruimte

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de

mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde met betrekking tot de realisatie van de tijdelijke riviercruiseaanlegplaats.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels 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 rijkswaagen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Zoals reeds is opgemerkt dient de riviercruise aanlegplaats enkel ter tijdelijke vervanging van die afmeerlocaties die na de werkzaamheden van de herontwikkeling weer terugkomen in de stad. Met deze tijdelijke vervanging zal de scheepvaart in het Noordzeekanaal gebied niet dusdanig wijzigen of toenemen dat de veiligheid rond rijkswaagen niet gewaarborgd kan worden.

Ladder duurzame verstedelijking (SER ladder)

Volgens artikel 3.1.6, tweede lid Bro dient de ruimtelijke onderbouwing van een plan waarbij een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt te beschrijven dat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Voorliggend plan voorziet in een tijdelijke riviercruise aanlegplaats aan het Westerhoofd in de Coenhaven. Het gaat om een tijdelijke vervanging van de riviercruise aanlegplaatsen in het IJ ter hoogte van het Centraal station, welke herontwikkeld wordt. Er is dan ook sprake van een tijdelijke behoefte. Een nadere motivering is niet noodzakelijk.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;

3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

De hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op ruimtelijke plannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in landelijk gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte (waterkeringen);
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen in het besluit die zich richten tot de provincie ter verdere uitwerking en aanvulling in een provinciale verordening. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

De realisatie van de tijdelijke riviercruise aanlegplaats raakt geen belangen die in de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn opgenomen.

Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd. Voor wat betreft de externe veiligheid en de tijdelijke riviercruise aanlegplaats wordt verwezen naar paragraaf 5.3.

3.4 Gemeentelijk beleid

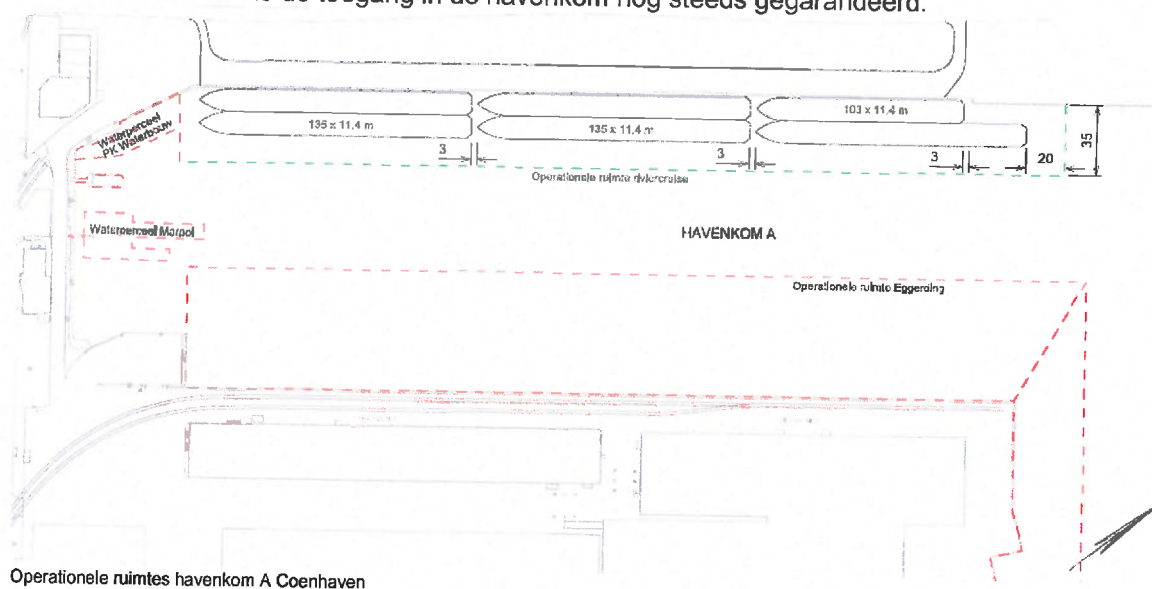
Structuurvisie Amsterdam 2040

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. De capaciteitsgrenzen van de bestaande Passengers Terminal Amsterdam (PTA) komen in zicht. De komende jaren wordt gezocht naar een uitbreiding van de capaciteit. Een geschikte locatie lijkt het Westerhoofd aan de Coenhaven. Na het gereed komen van de Tweede Coentunnel komt dit terrein weer beschikbaar voor havenactiviteiten. 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. De tijdelijke riviercruise aanlegplaats is kleiner van omvang dan een tweede Passengers Terminal. Er is alleen sprake van een op en afstapplaats voor passagiers van de riviercruiseschepen. Een tijdelijke riviercruise aanlegplaats is niet in strijd met het beleid van de Structuurvisie.

4 Verkeerskundige aspecten

In havenkom A van de Coenhaven worden 6 aanlegplaatsen gerealiseerd ten behoeve van de riviercruiseschepen. In onderstaande afbeelding zijn de operationele ruimtes opgenomen in havenkom A van de Coenhaven ten behoeve van de riviercruiseaanlegplaats en andere bedrijven die gebruik maken van aanlegplaatsen in deze havenkom. Alle ruimten die niet aangegeven staan als operationele ruimte of verhuurde waterpercelen is beschikbaar als ruimte voor scheepvaartverkeer. Dit is ruim voldoende voor het bestemmingsverkeer in de Coenhaven. Wanneer alle operationele ruimte bezet is dan is de toegang in de havenkom nog steeds gegarandeerd.



Aan het Westerhoofd liggen gedurende 10 maanden per jaar riviercruiseschepen. Per jaar meren ruim 400 riviercruiseschepen aan. Deze schepen hebben een maximale lengte van ongeveer 135 meter. Het maximum aantal passagiers per schip is 200.

De passagiers moeten vanaf het Westerhoofd waar het schip is afgemeerd in touringcars kunnen stappen voor excursies (Volendam, Zaanse Schans, etc.) of om naar het vliegveld vervoerd te kunnen worden. Per schip zijn maximaal 4 bussen nodig.

Elk schip wat afmeert gebruikt, per dag 1 of 2 keer een 4 tal touringcars om passagiers van en naar Schiphol te brengen, of een tripje te maken naar diverse musea in Amsterdam of wijde omgeving.

Daarvoor worden er op het Westerhoofd halteplaatsen gemaakt. Op het moment dat een touringcar op een halteplaats staat moeten de passagiers op veilige wijze kunnen de- of embarkeren. Daartoe gaan de kofferluiken aan weerszijden van de bus / touringcar open. De vakken voor de touringcars zullen daartoe voldoende grootte moeten hebben. In het geval er koffers mee moeten zijn vaak het aantal koffers en niet het aantal passagiers bepalend voor het aantal in te zetten bussen.

De riviercruiseschepen dienen ook bevoorraad te kunnen worden. Dit gebeurt met behulp van rolkarren die vanuit vrachtwagens op maaiveld gezet worden. Vervolgens worden deze naar het schip gerold. De afstand van de halteplaats naar het schip mag niet te groot worden en drempels in deze route dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden. Ook komen er regelmatig service auto's van diverse bedrijven om b.v. reparaties aan boord te doen.

Per jaar meren circa 400 riviercruiseschepen aan. Per schip zijn maximaal 4 bussen nodig die per dag 1 of 2 keer mensen vervoeren. Er van uitgaande dat per schip maximaal 2x gereden wordt (heen en terug) betreft dit per jaar maximaal 6400 verkeersbewegingen. Voor het bevoorraden van schepen en uitvoeren van reparaties wordt uitgegaan van circa 1200 verkeersbewegingen per jaar. In totaal betreft dit circa 7600 verkeersbewegingen per jaar en circa 25 verkeersbewegingen per dag. De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats en halteplaatsen ten behoeve van de touringcars vallen ingevolge het bestemmingsplan Petroleumhaven binnen de bestemming Bedrijf-1. Binnen deze bestemming zijn havengebonden bedrijven toegestaan binnen de milieucategorie 1 t/m 5. Op deze locatie kan bijvoorbeeld een transportbedrijf opgericht worden of een ander bedrijf die veel (vracht)verkeersbewegingen met zich mee brengt. Het verkeersareaal in Petroleumhaven is toereikend om deze verkeersstromen op te vangen, ook nu de Westrandweg in gebruik genomen is. Dit blijkt ook uit het verkeersonderzoek welke is uitgevoerd voor het bestemmingsplan Petroleumhaven.

5 Milieuaspecten

Voor het bestemmingsplan Petroleumhaven (vastgesteld 18 december 2013) zijn diverse milieuaspecten onderzocht. Deze onderzoeken zijn in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing beoordeeld en voldoende actueel bevonden.

5.1 Luchtkwaliteit

Er kan 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/ passagiers slechts kortstondig blootgesteld is aan de effecten ervan. Er zijn in het gebied petroleumhaven 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 kortdurend. Derhalve is het op grond van de regelgeving niet verplicht om de luchtkwaliteit te beoordelen. Desalniettemin is er met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit gedaan. In de regelgeving zijn ondergrenzen gesteld aan de omvang van een ruimtelijk project, waarvoor een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Voor de tijdelijke riviercruise aanlegplaats kan uitgegaan worden van gemiddeld 25 motorvoertuigbewegingen per etmaal van het zogenaamd weekdaggemiddelde. Aangezien passagiers vervoerd worden in touringcars wordt dit gerekend onder vrachtverkeer. Ook het verkeer ten behoeve van de bevoorrading en reparaties is beoordeeld als vrachtverkeer. Dit betekent een aandeel van 100% ten behoeve van het vrachtverkeer. Uitgaande van een worst case scenario (zie onderstaande afbeelding) moet worden geconstateerd dat er sprake is van extra verkeer maar dat deze bijdrage van extra verkeer onder de grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10} blijft waardoor deze bijdrage van extra verkeer als niet in betekenende mate moet worden beschouwd waardoor geen extra onderzoek noodzakelijk is.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		25
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,38
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Op grond van het bovenstaande kan worden afgeleid dat er geen sprake is van gevolgen voor luchtkwaliteit dan wel geen sprake is van een geheel planologische nieuwe situatie. Om deze redenen hoeft er geen onderzoek naar de gevolgen van het ruimtelijk besluit voor de luchtkwaliteit te worden uitgevoerd.

5.2 Geluid

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen. Het plangebied is gelegen op het gezoneerd industrieterrein Westpoort. Het plangebied valt niet binnen de geluidszones van spoor of wegen en ligt buiten de beperkingengebiedszone van het Luchtvaartindulingsbesluit.

Een riviercruiseaanlegplaats wordt conform de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een geluidsgevoelige bestemming. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn er geen redenen om aan te nemen dat passagiers, die slechts kort in het havengebied verblijven, worden onderworpen aan een onacceptabele geluidsbelasting.

Voor scheepvaartlawaai bestaan in Nederland geen grenswaarden voor geluidgevoelige bestemmingen. De mate van geluidhinder die veroorzaakt wordt door de binnenvaart en zeevaart is namelijk niet zodanig dat de wetgever daarvoor grenzen heeft gesteld. Daarbij dient opgemerkt te worden dat in de nabijheid van de riviercruise aanlegplaats zich geen geluidsgevoelige bestemmingen bevinden.

5.3 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het projectgebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Binnen externe veiligheid zijn de volgende categorieën te onderscheiden: externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en buisleidingen, transport van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en het water, en vuurwerkopslag.

Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort

De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats ligt in het havengebied Westpoort waar externe veiligheid een rol speelt. Voor het havengebied Westpoort is een Gebiedsvisie Externe veiligheid Westpoort opgesteld (vastgesteld door B&W op 8 december 2009 en vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 15 december 2009). Deze visie omvat onder meer een zonering van Westpoort op het punt van de toelaatbaarheid van risicoveroorzakende (Bevi) bedrijvigheid en de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten. Voor Westpoort is een onderverdeling gemaakt in 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 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.



De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats is gelegen binnen zone II van de gebiedsvisie, waar geen ruimte is voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies. De realisatie van een tijdelijke riviercruise aanlegplaats in het havengebied is ter advisering voorgelegd aan Brandweer Amsterdam-Amstelland. Met betrekking tot de zelfraadzaamheid adviseert brandweer Amsterdam-Amstelland het volgende:
Op het gebied van zelfredzaamheid zijn er op de tijdelijke afmeerlocatie mogelijkheden om te vluchten of te schuilen. Door de voorzienbare ongevalsscenario's en de aanwezige voorzieningen bij dit specifieke initiatief heeft de fysieke gesteldheid van aanwezige personen op de locatie nauwelijks invloed op de zelfredzaamheid. De cruiseschepen bieden bescherming tegen de effecten van de verschillende ongevalsscenario's en kunnen de locatie direct verlaten. Nieuwe schepen beschikken over een watermist sprinklerinstallatie. Zowel op bestaande als nieuwe schepen is opgeleid personeel aanwezig en kan in geval van een ongeval worden opgetreden. Voor de bussen die de passagiers ophalen of wegbrengen zijn aan de zuidkant van de locatie mogelijkheden om te vluchten. De tijdelijke afmeerlocatie voor riviercruiseschepen wordt dan ook beschouwd als een zelfredzame functie. Aangezien sprake is van een zelfredzame functie is deze toegestaan binnen zone II van de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort.

Het is mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten en de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de tijdelijke afmeerlocatie beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om maatregelen waardoor de zelfredzaamheid van aanwezige personen kan verbeteren. Het is mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten en gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de tijdelijke afmeerlocatie beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om maatregelen waardoor de zelfredzaamheid van aanwezige personen op de tijdelijke afmeerlocatie voor riviercruiseschepen beter kan worden benut.

Te overwegen effectbeperkende maatregelen zijn:

1. Riviercruiseschepen informeren over de mogelijke gevaren.
2. Opstellen van een handelingsinstructie voor riviercruiseschepen.
3. Riviercruiseschepen snel kunnen waarschuwen.
4. Jaarlijks op de tijdelijke locatie ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen oefenen.
5. Extra vluchtmogelijkheden voor bussen realiseren aan de noordzijde van het terrein

Zie voor het advies van Brandweer Amsterdam-Amstelland bijlage 1.

Externe veiligheidsaspecten tijdelijke riviercruiseaanlegplaats

De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats ligt in de nabijheid van wegen en spoor waar gevaarlijke stoffen over vervoerd worden. Tevens ligt de aanlegplaats in de nabijheid van het bedrijf Chemtura welke valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen. De tijdelijke riviercruise aanlegplaats ligt niet binnen de risicozone van een vaarweg voor transport van gevaarlijke stoffen over het water. Ten zuiden van de tijdelijke riviercruiseaanlegplaats ligt een hogedrukaardgastransportleiding. De aanlegplaats ligt buiten het invloedsgebied van deze hogedrukaardgastransportleiding. Er is in of nabij de tijdelijke riviercruiseaanlegplaats geen verkooppunt voor vuurwerk aanwezig.

In het kader van het bestemmingsplan Petroleumhaven is een 'inventarisatie risico's externe veiligheid bestemmingsplan Petroleumhaven' gemaakt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor en weg en het risicobedrijf Chemtura worden hierin besproken. Per risicobron is inzicht gegeven in de ligging van zowel de plaatsgebonden risicocontour PR 10⁻⁶ per jaar als van het invloedsgebied voor het groepsrisico. Tevens is de hoogte van het groepsrisico bepaald. Voor deze inventarisatie wordt verwezen naar bijlage 2.

Chemtura

De riviercruise aanlegplaats ligt binnen het invloedsgebied van het bedrijf Chemtura. Dit bedrijf valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vanwege de opslag van grote hoeveelheden chemicaliën. 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. Het plangebied voor de riviercruise aanlegplaats ligt buiten het plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour.

De maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde 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 voor de riviercruise aanlegplaats ligt buiten de maximale effectafstand van 925-1060 meter.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De tijdelijke riviercruise aanlegplaats ligt binnen het invloedsgebied van de A10. 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 Petroleumhaven 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.

De tijdelijke riviercruise aanlegplaats ligt binnen de 200 meter zone van de A10 nabij de Coentunnel. 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 tijdelijke riviercruise aanlegplaats, waar passagiers slecht korte tijd in het gebied verblijven, heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Transport gevaarlijke stoffen over spoor

De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats ligt binnen het invloedsgebied van het spoor. 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 plangebied Petroleumhaven ver onder de oriëntatiewaarde. Over het spoordeel, ter hoogte van de tijdelijke riviercruiseaanlegplaats worden qua gevaarlijke stoffen uitsluitend brandbare vloeistoffen vervoerd. Het invloedsgebied van deze vloeistoffen is veel kleiner dan dat van LPG. De tijdelijke riviercruiseaanlegplaats 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.

Conclusie

De riviercruiseaanlegplaats zal voor een periode van 5 jaar op de locatie aan het Westerhoofd gerealiseerd worden. Er is uitsluitend sprake van een op- en afstapplaats, waardoor passagiers slechts voor korte duur op deze locatie verblijven. Er wordt niet overnacht op deze locatie. Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft geconcludeerd dat sprake is van een zelfredzame functie. Gelet het voorgaande vormt externe veiligheid geen belemmering voor de realisatie van een tijdelijke riviercruiseaanlegplaats.

5.4 Water

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 verharde oppervlak in waterberging moet omzetten. Het compenseren met fysiek oppervlaktewater is het uitgangspunt. Op dit moment is het terrein aan de Westerhoofd in gebruik als werkterrein ten behoeve van de aanleg van de tweede Coentunnel en is reeds verhard. Ten behoeve van de riviercruise aanlegplaats worden parkeervoorzieningen ten behoeve van de touringcars gerealiseerd. Het verhard oppervlak neemt met de realisatie van de tijdelijke riviercruise aanlegplaats niet toe.

Waterkeringen

In de Coenhaven en het Westerhoofd zijn geen waterkeringen aanwezig.

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 uitlopende 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.

5.5 Natuur en landschap

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten actief: de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. De polder Westzaan, ten westen van Zaanstad en IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt op een afstand van circa 4 km van deze gebieden. In het plangebied liggen geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. De Brettenzone, gelegen op circa 3 km van het plangebied, maakt deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Uitbreiding of wijziging van industriële activiteiten (bijvoorbeeld uitstoot NO₂ of toename geluid) kan een negatief effect hebben op deze gebieden. Met de realisatie van de riviercruiseaanlegplaats is er geen sprake van uitbreiding van industriële activiteiten. Het betreft hier een tijdelijke aanlegplaats voor riviercruiseboten, waar passagiers op en afstappen, maar niet verblijven. Er wordt met de realisatie van de tijdelijke riviercruiseaanlegplaats geen negatieve effecten verwacht op deze gebieden.

Soortenbescherming

Voor het bestemmingsplan Petroleumhaven is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. In het onderzoek is geconstateerd dat er in het plangebied een aantal beschermde diersoorten voorkomen.

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. Met de realisatie van de riviercruiseaanlegplaats vinden er geen ingrepen aan gebouwen plaats.

Haven heeft een generieke ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet voor de rugstreeppad 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 rugstreeppad 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.

Vanuit de natuurwetgeving zijn er weinig belemmeringen te verwachten voor realisatie van de riviercruiseaanlegplaats. De natuurwaarden in het plangebied Petroleumhaven zijn niet groot en bevinden zich niet in het plangebied van de riviercruiseaanlegplaats. Van belang is de aanwezigheid van de rugstreeppad. De rugstreeppad is een door de Europese Habitatrichtlijn beschermde soort. Voor deze amfibie is een, aan voorwaarden verbonden, algemene ontheffing geldig.

Voor het natuurwaardenonderzoek welke is uitgevoerd voor het bestemmingsplan Petroleumhaven wordt verwezen naar bijlage 3.

6 Cultuurhistorie en archeologie

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in maart 2011 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. 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. Zie voor het archeologisch bureauonderzoek bijlage 4.

7 Motivering afwijking

De aankomende jaren neemt het aantal beschikbare afmeerlocaties voor riviercruiseschepen 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 plan voorziet in de realisatie van een tijdelijke aanlegplaats voor maximaal 6 riviercruiseschepen. De locatie Westerhoofd is in de structuurvisie Amsterdam 2040 reeds aangewezen als mogelijke tweede Passenger Terminal voor zeecruiseschepen. De tijdelijke riviercruise aanlegplaats is kleiner van omvang dan een tweede Passengers Terminal. Er is alleen sprake van een op- en afstapplaats voor passagiers van de riviercruiseschepen er worden geen gebouwen gerealiseerd. Een tijdelijke riviercruise aanlegplaats aan het Westerhoofd past binnen het beleid van Amsterdam. Relevante milieu- en omgevingsaspecten zijn onderzocht en afgewogen en leiden niet tot belemmeringen die de beoogde ontwikkeling in de weg staat.

8 Economische uitvoerbaarheid

Het plan heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente Amsterdam. Alle uit het project voortvloeiende kosten voor de realisatie van de tijdelijke riviercruise aanlegplaats wordt gefinancierd door het Havenbedrijf Amsterdam NV. Daarbij is er geen sprake van een bouwplan zoals genoemd in artikel 6.2.1. Bro waarvoor een exploitatieplan opgesteld moet worden.