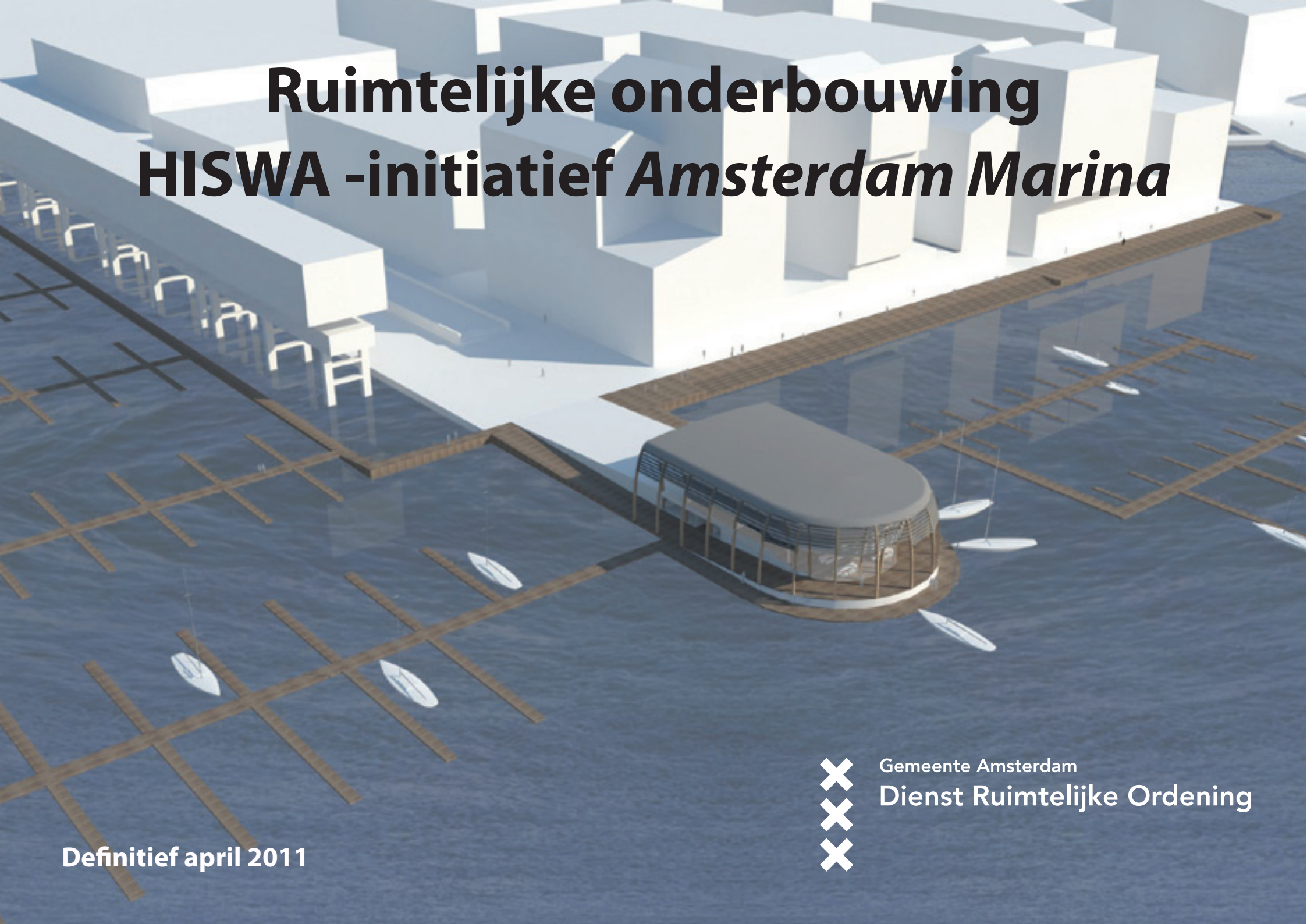




Ruimtelijke onderbouwing HISWA -initiatief *Amsterdam Marina*

Definitief april 2011



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Inhoud

Ruimtelijke onderbouwing HISWA-initiatief *Amsterdam Marina*

1.	INLEIDING	Blz.	3	6.	MILIEUASPECTEN	Blz.	21
2.	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE		5	6.1.	Millieueffectrapportage		
	2.1. Ligging plangebied			6.2.	Water en waterbodem		
	2.2. Huidig gebruik			6.3.	Natuur		
	2.3. Grondeigendom			6.4.	Geluid		
	2.4. Vigerend juridisch planologisch kader			6.5.	Luchtkwaliteit		
	2.5. Plangrenzen en vaste punten			6.6.	Externe veiligheid		
3.	BESCHRIJVING INTIATIEF AMSTERDAM MARINA		7	6.7.	Archeologie		
	3.1. Programma Amsterdam Marina			6.8.	Kabels en leidingen		
	3.2. Ontwerp			7.	ECONOMISCHE HAALBAARHEID		30
4.	KADER		13	8.	SAMENVATTING EN CONCLUSIES		31
	4.1. Structuurvisie			8.1.	Samenvatting		
	4.2. Strategieberaad NDSM-werf			8.2.	Conclusies		
	4.3. Stedenbouwkundig kader (in voorbereiding)				Bijlage 1 Verantwoording groepsrisico Chemtura		33
5.	VERKEERSASPECTEN		17		Bijlage 2 Notitie AVIV effectafstand Chemtura		34
	5.1. Bereikbaarheid projectgebied en openbaar vervoer				Bijlage 3 Advies Brandweer Chemtura		37
	5.2. Verkeersontsluiting projectgebied						
	5.3. Verkeersafwikkeling						
	5.4. Parkeerbeleid Stadsdeel Amsterdam-Noord						
	5.5. Parkeren tbv jacht/passantenhaven						
	5.6. Mobiliteit en parkeren tijdens boatshow 'HISWA te water'						

1. Inleiding

Voor u ligt de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van het initiatief van de HISWA Vereniging voor de ontwikkeling van een jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven in het water ten zuidwesten van NDSM-werf Zuid.

Amsterdam Marina bestaat uit een jacht- en passantenhaven met vaste ligplaatshouders en zal één week per jaar ter beschikking komen voor de HISWA te Water. Amsterdam Marina wordt verder gebruikt voor andere kleinere watergebonden evenementen (zoals een sloepenbeurs, een gebruikte vaartuigenbeurs en een tentoonstelling van klassieke vaartuigen).

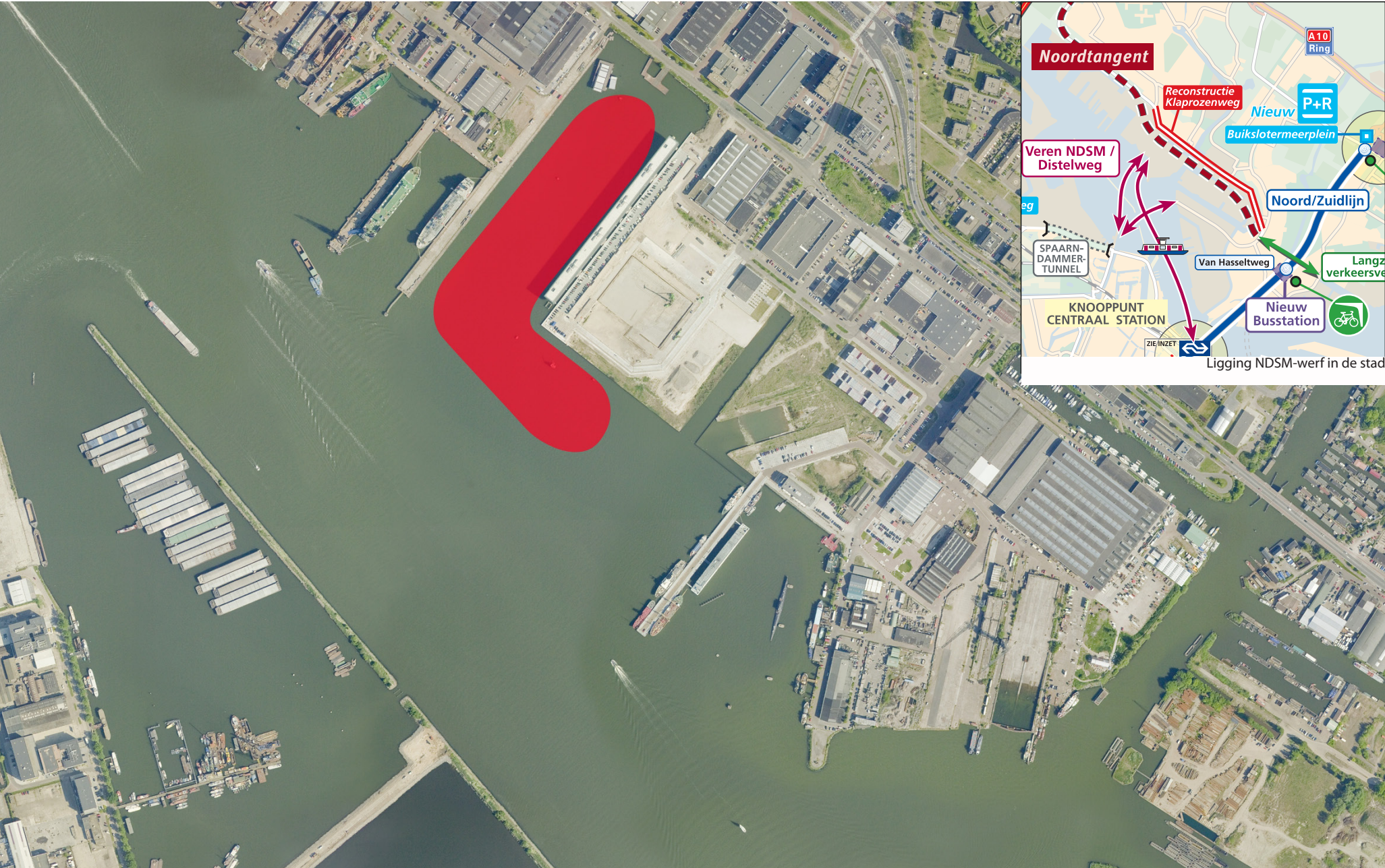
Naast de jachthaven wordt ook het nieuwe kantoorgebouw van de HISWA-vereniging gebouwd (HNC-A) waarvoor ook een projectbesluitprocedure is opgestart. Het totale HISWA-project (Amsterdam Marina en Hiswa Nautisch Centrum - Amsterdam) maakt deel uit van het vernieuwingsproject NDSM-werf, een coalitieproject van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Noord waarbij de NDSM-werf wordt getransformeerd in een gebied met een hoge mate van functiemix (waaronder wonen, werken, cultuur, leisure en onderwijs).

Omdat het HISWA-initiatief niet past in het vigerend bestemmingsplan Cornelis Douwes-terrein, kan dit alleen worden gerealiseerd nadat het bevoegd gezag (Stadsdeel Amsterdam-Noord van de gemeente Amsterdam) een projectbesluit (als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening) voor de jachthaven en het HISWA Nautisch Centrum - Amsterdam heeft genomen. Ten behoeve van de herontwikkeling van de NDSM-werf is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De uitkomsten van het MER zijn in deze ruimtelijke onderbouwing (voor zover relevant) betrokken.

Als onderdeel van het projectbesluit heeft deze ruimtelijke onderbouwing uitsluitend betrekking op het initiatief van de HISWA Vereniging voor de ontwikkeling van Amsterdam Marina als jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven in het water ten zuidwesten van de NDSM-werf Zuid.

Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Projectbesluiten en bouwvergunningen maken sindsdien onderdeel uit van de integrale “omgevingsvergunning”. Omdat de aanvraag om het projectbesluit en de bouwvergunning voor 1 oktober 2010 is ingediend, wordt deze procedure op grond van de “oude” wetgeving gevoerd.

Dit product bevat een beschrijving van: de huidige situatie ter plaatse van het initiatief (hfdst.2), het initiatief Amsterdam Marina (hfdst. 3), het stedenbouwkundig (beleids) kader, voorzover relevant (hfdst. 4), de verkeer- en parkeersaspecten (hfdt. 5), de milieuaspecten (hfst. 6), de economische haalbaarheid (hfdst. 7) en tenslotte de samenvatting en conclusies (hfdst. 8).



Luchtfoto locatie AMSTERDAM-MARINA op de NDSM-werk

2. Beschrijving huidige situatie bouwinitiatief

2.1. Ligging plangebied

Het plangebied ligt circa 2,5 km ten noordwesten van het Centraal station. Deze afstand is met de pont in circa 15 minuten te bevaren. Daarnaast is het gebied goed bereikbaar per fiets, bus en auto. Landschappelijk ligt de werf bijzonder fraai, goed op de zon en met uitzicht op het IJ naar het centrum en het CS. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de scheepsreparatiewerf Shipdock. Deze werf is als opvolger van de reparatietak van de NDSM-werf vol in bedrijf.

2.2. Huidig gebruik

Het water ter plaatse van het plangebied heeft een nautische en een waterhuishoudkundige functie. In nautisch opzicht is het IJ hoofdtransportas voor de scheepvaart. Het plangebied bevindt zich ten noorden hiervan. In waterhuishoudkundig opzicht is het IJ onderdeel van de Noordzeekanaalboezem. Het IJmeer wordt ontwaterd richting zee via dit boezemwater. De gebieden aan noord en zuidzijde lozen op deze boezem en het zuurstofarme grachtenwater wordt dagelijks verversd via dit zuurstofrijke water. Het IJ heeft een streefpeil van NAP -0,40m. Het beheer is in handen van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland.

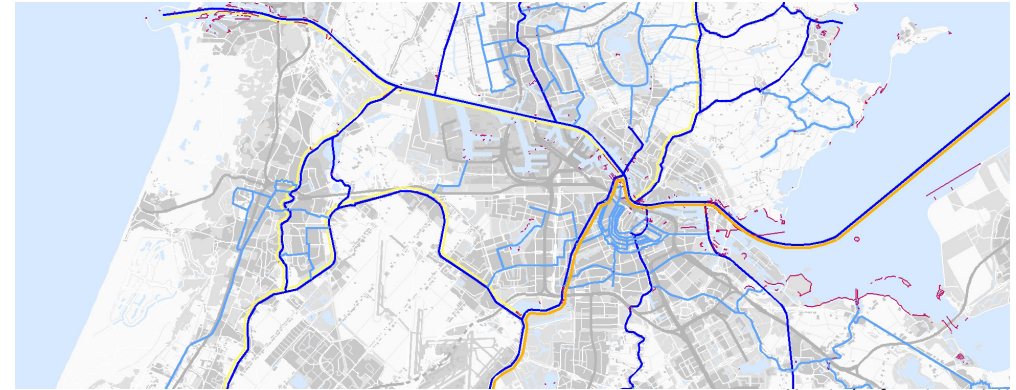
2.3. Grondeigendom

Het water binnen het plangebied is eigendom van de gemeente.

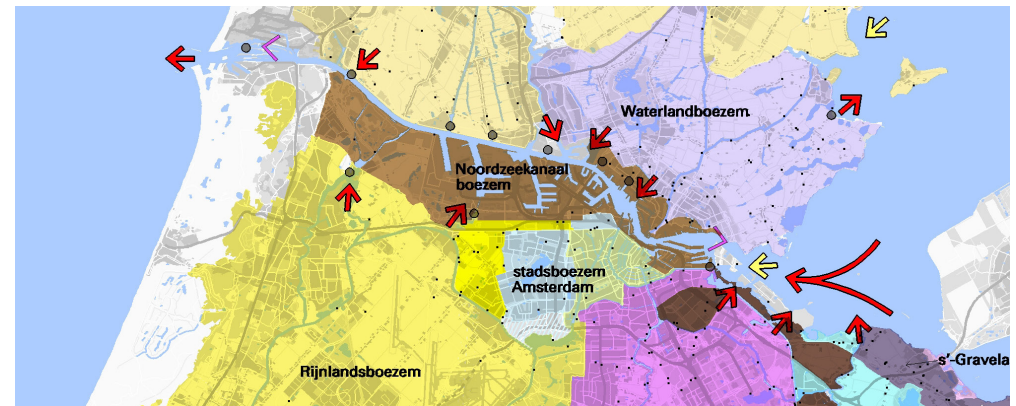
2.4. Vigerend juridisch-planologisch kader

Het vigerend juridisch-planologisch kader is het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein dat op 15 december 1999 is vastgesteld door de deelraad van Stadsdeel Amsterdam-Noord van de gemeente Amsterdam en op 27 juli 2000 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland.

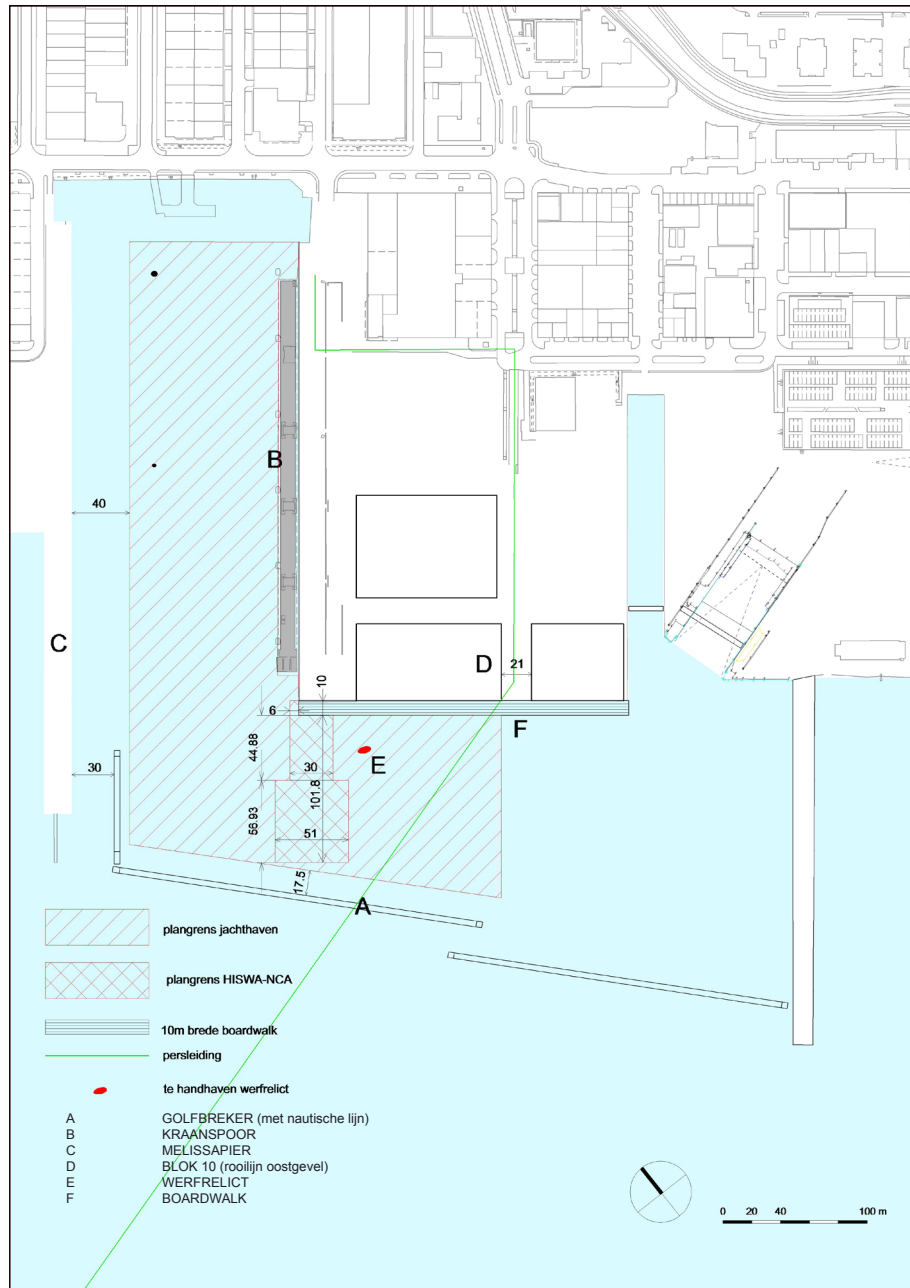
De betreffende gronden van het initiatief zijn bestemd voor "vaarwater, havens, waterberging en daarbij behorende oevervoorzieningen". Het gebruik van het water voor de functie jachthaven is in het bestemmingsplan niet toegestaan. Omdat het met dit initiatief voorgenomen gebruik van water in strijd is met het vigerend bestemmingsplan, dient het bevoegd gezag een projectbesluit in de zin van artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening te nemen.



Nautische functie van 't IJ



Waterhuishoudkundige functie van 't IJ



Plangrenzen en vaste punten

2.5. Plangrenzen en vaste punten

Op bijgaande kaart zijn de plangrenzen aangegeven voor resp. Hiswa Amsterdam-Marina, alsmede voor het Hiswa Nautisch Centrum - Amsterdam. De plangrenzen van Amsterdam-Marina zijn in dit projectbesluit aan de orde.

Tevens zijn de vaste punten in en om het plangebied weergegeven:

- de door de gemeente te realiseren golfbreker;
- het gebouw Kraanspoor;
- de Melissapier;
- rooilijnen gepland Blok 10;
- het te handhaven werfrelict in het water;
- de boardwalk (onderdeel openbare ruimte).



Te handhaven werfrelict in het water

3. Beschrijving initiatief Amsterdam Marina

HISWA wil in het water ten zuiden en westen van NDSM-werf Zuid een jachthaven ontwikkelen: Amsterdam Marina. De jachthaven biedt vaste ligplaatsen voor 342 plezierboten. De jachthaven kan bij afwezigheid van de vaste ligplaatshouders ook gebruikt worden voor het afmeren door passanten. De jachthaven zal tevens gebruikt worden voor het houden van HISWA te water, een jaarlijkse beurs voor pleziervaartuigen.

3.1. Programma Amsterdam Marina

Jachthaven

De jachthaven is gepland voor 342 ligplaatsen voor boten. Als de huurder enkele dagen gaat varen meldt hij zich af bij de havenmeester en kan de vrijgekomen plaats door een passant worden ingenomen. Er is dus geen extra ruimte voor passanten.

Gelet op de grootte en situering van de vooraf aangelegde steigers, zijn de ligplaatsen overwegend geschikt voor boten tussen de 10 – 30 meter. Vanuit de markt is er behoefte aan ligplaatsen voor grotere jachten. Gezien de marktbehoefte en de gegevens van City Marina Rotterdam (een vergelijkbare moderne stadshaven) zullen de helft van de ligplaatsen gehuurd worden door motorboten tussen de 10 en 30 meter.

De verwachting is dat 100 tot 200 ligplaatsen bezet gaan worden met boten van de nieuwe bewoners op de NDSM-werf, die graag hun boot dichtbij huis willen afmeren.

Eventuele nutsvoorzieningen ten behoeve van de jachthaven worden in het gebouw van HISWA Nautisch Centrum – Amsterdam geplaatst.

HISWA te water

HISWA te water is de grootste in-water boatshow van Europa. Jaarlijks worden circa 500 jachten geëxposeerd. HISWA te water vindt op dit moment plaats in IJmuiden, maar de HISWA Vereniging wil graag vanaf 2012 HISWA te water in Amsterdam houden. Tijdens de duur van één week bezoeken circa 30.000 á 40.000 mensen het evenement. De ambitie van HISWA is te om groeien tot 45.000 bezoekers per evenement.

Overige evenementen

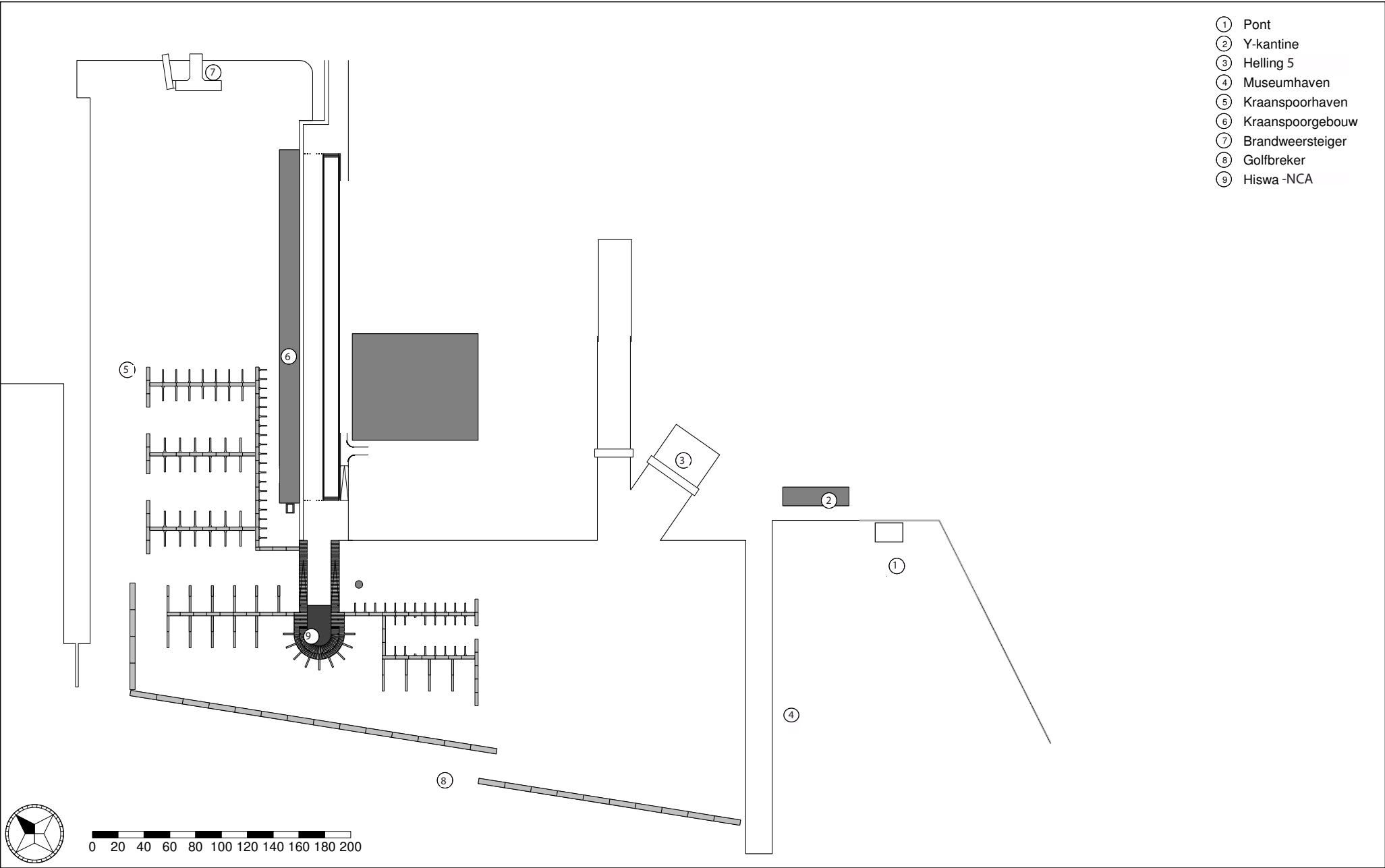
Naast HISWA te water heeft HISWA Vereniging de ambitie om ook andere waterevenementen te organiseren, zoals tweedehandse botenbeurs, hengelsportbeurs en dergelijke. Op dit moment is er geen concrete zicht op het aantal en omvang van deze evenementen, maar de verwachting is dat er maximaal 5 andere evenementen per jaar gehouden

worden, die maximaal 2 á 3 dagen kunnen duren, die maximaal 10.000 bezoekers per evenement trekken, met een maximum van 5.000 bezoekers per dag. Het houden van meer evenementen per jaar is niet wenselijk gezien het ongemak voor ligplaatshouders de boten van wie steeds verwijderd moeten worden.

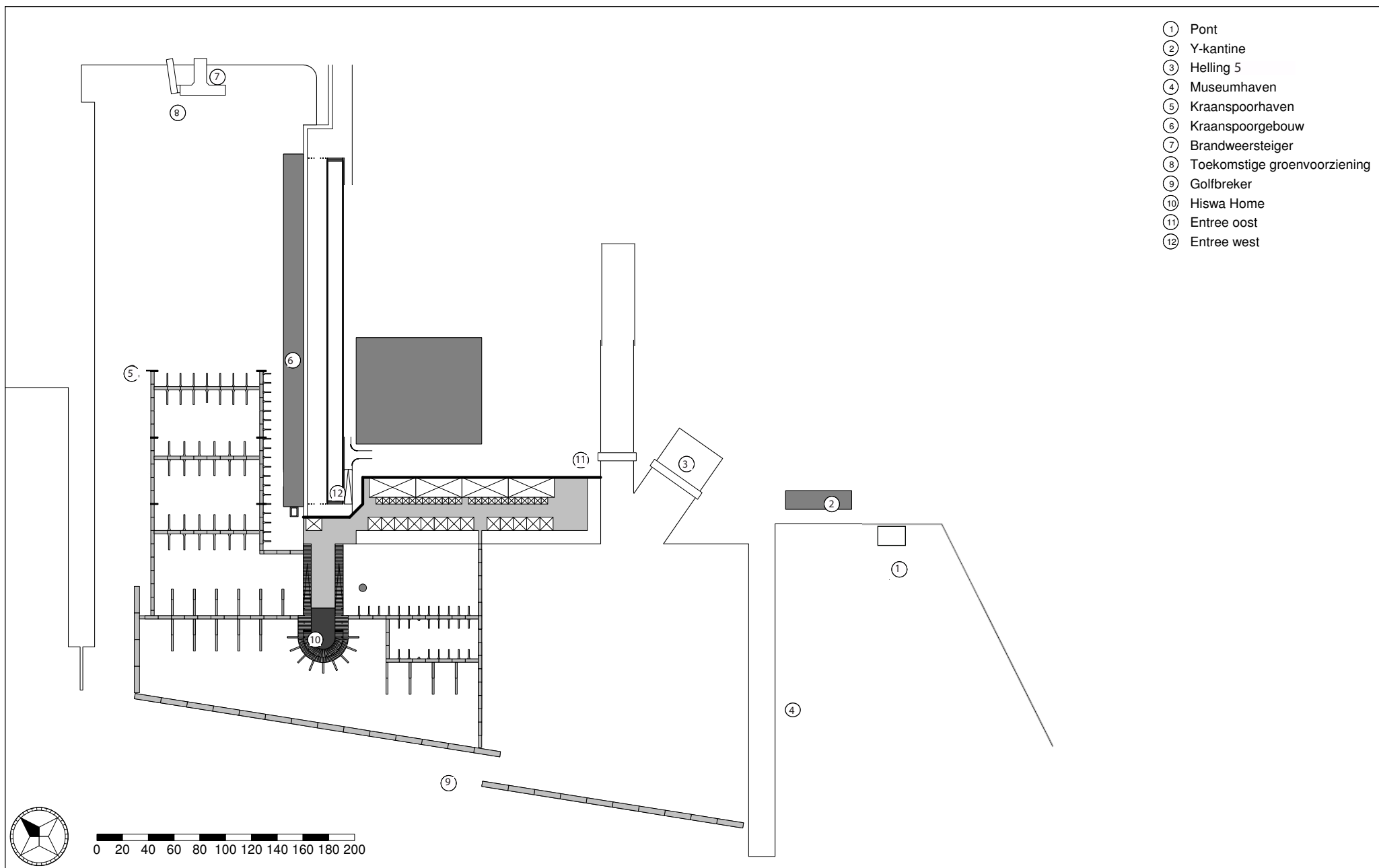
Deze evenementen zijn in omvang duidelijk kleiner dan HISWA te water waardoor hun (verkeer- en milieu-) gevolgen zeer beperkt zullen blijven. Deze gevolgen kunnen door de nodige evenementenvergunning op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voldoende beperkt worden.

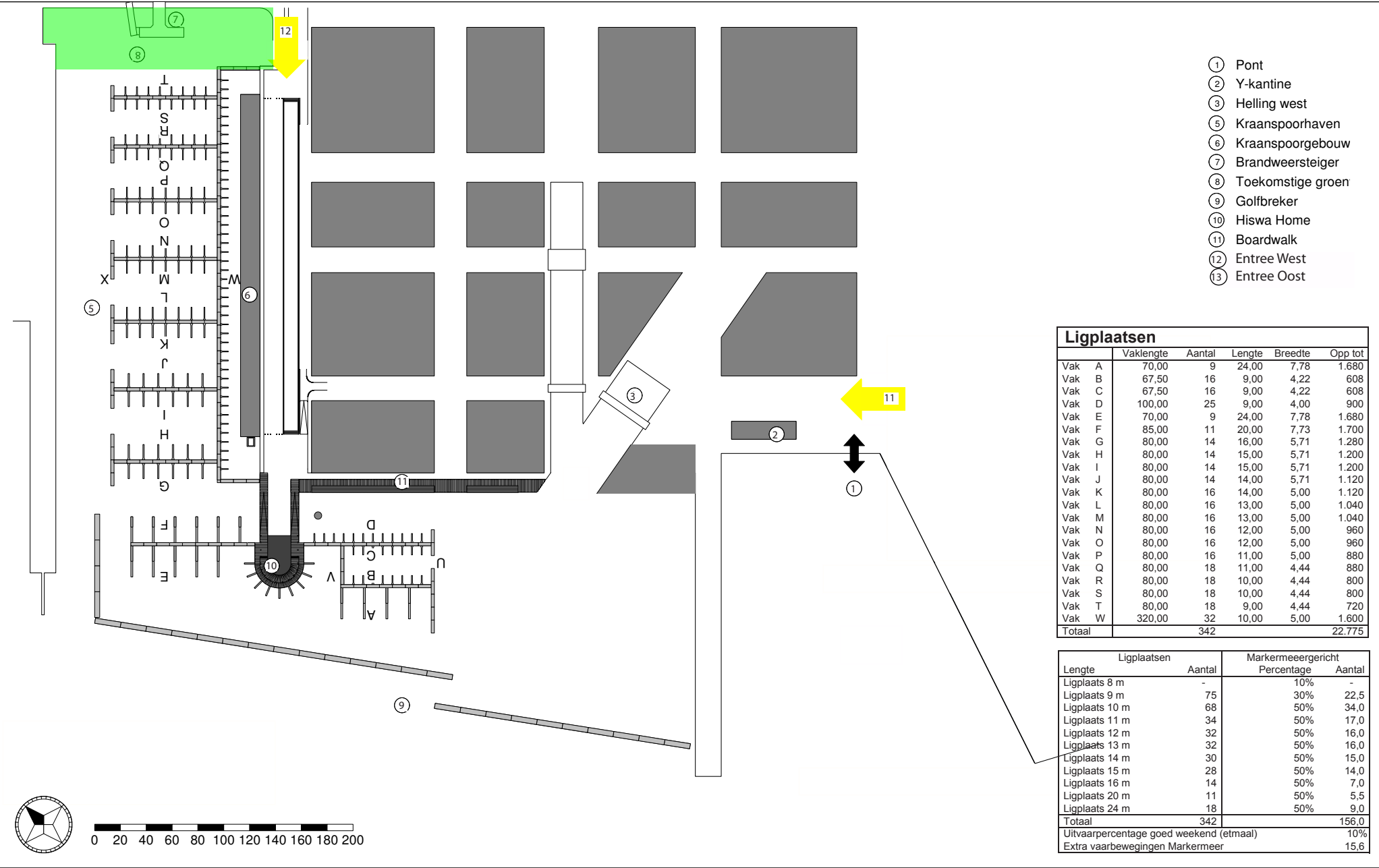
3.2. Ontwerp

De kaartbeelden op de volgende bladzijden verbeelden Amsterdam-Marina, tijdens en buiten HISWA te water. Tijdens HISWA te water worden de steigers onderling en met de pieren en golfbreker verbonden. Buiten dit evenement zijn deze tijdelijke verbindingen opgeslagen.

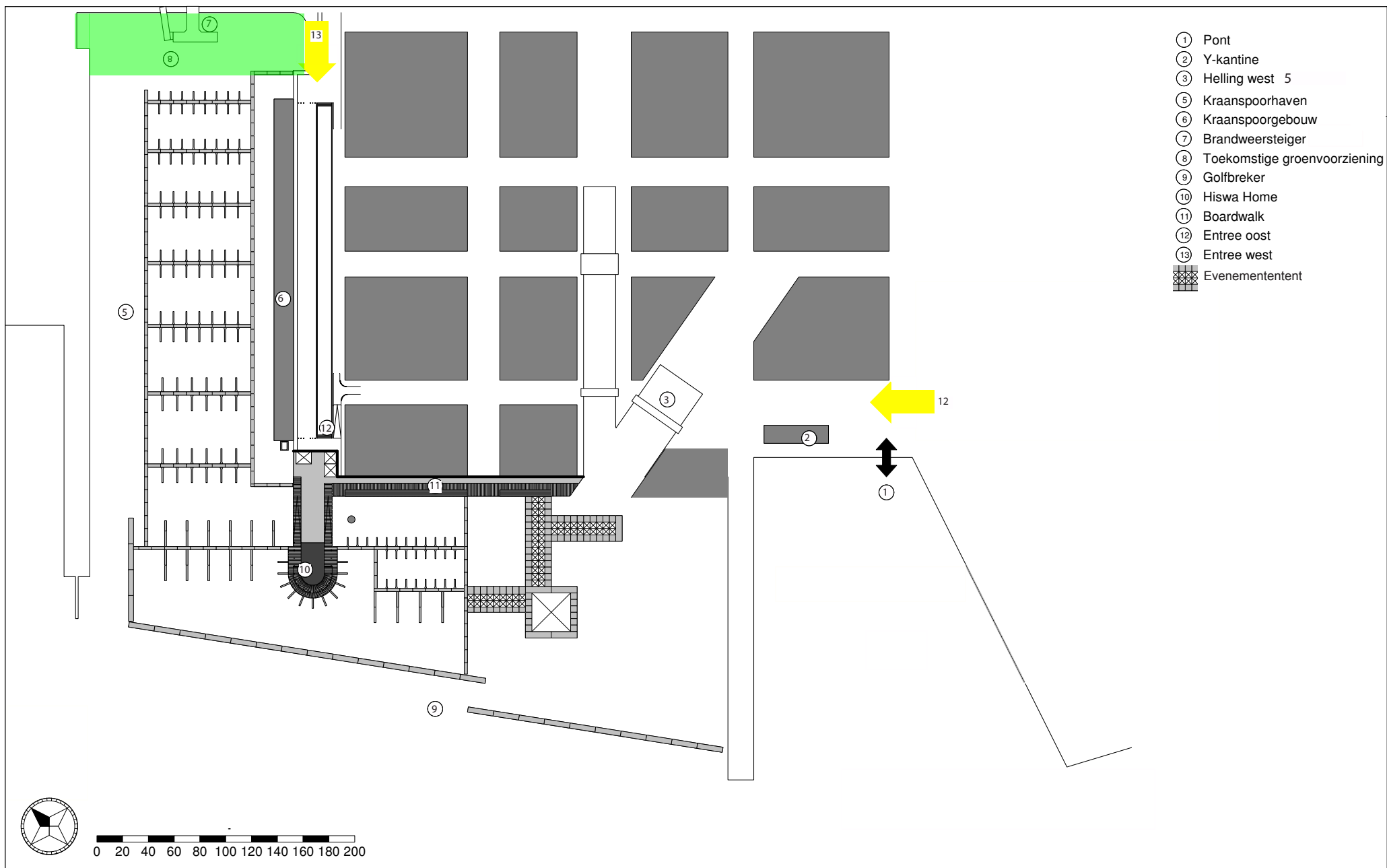


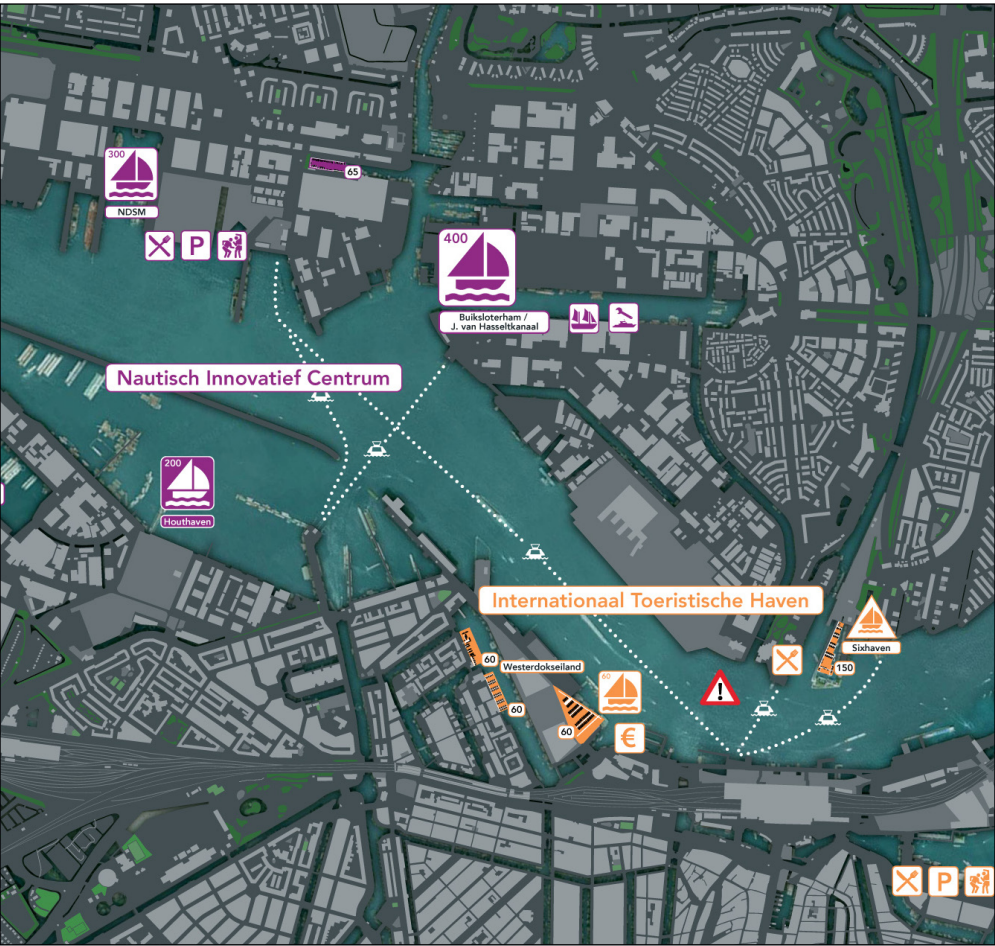
Locatie Hiswa-NCA (situatie 2013)





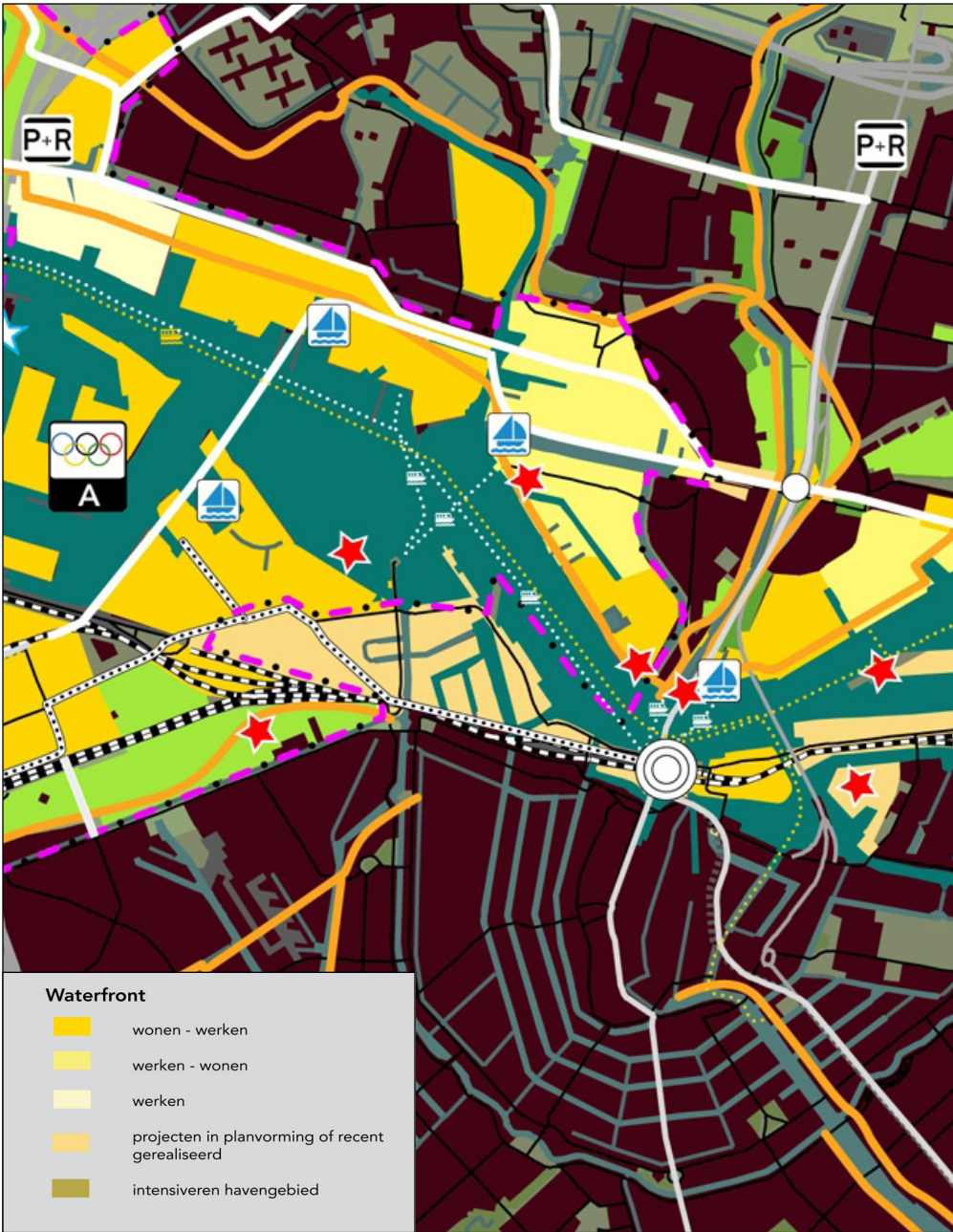
Situatie initiatief Amsterdam Marina (2020 Normaal)





- | | | | |
|--|--|--|-------------------------|
| | Huidige jachthavens met aantal ligplaatsen | | Evenementen |
| | Mogelijke jachthavens met indicatie aantal ligplaatsen | | Recreatie |
| | Mogelijke buurthavens met indicatie aantal ligplaatsen | | Horeca |
| | Toekomstig zoekgebied voor jachthavensontwikkeling | | Luxe |
| | Revitalisering jachthavens | | Duurzaamheid |
| | Pontverbinding | | Kort parkeren |
| | Conflictzone | | Nautische bedrijvigheid |
| | | | Chartervaart |

Kansrijke locaties voor jachthavens aan het IJ -west (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)



- Waterfront**
- wonen - werken
 - werken - wonen
 - werken
 - projecten in planvorming of recent gerealiseerd
 - intensiveren havengebied

Uitsnede Visiekaart Waterfront Amsterdam (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

4. Kader

Hieronder wordt het beleidskader geschetst dat voor het opstellen van dit initiatief relevant is. Beleid dat relevant is bij de beoordeling van een bepaald milieuaspect wordt in de betreffende paragraaf van hoofdstuk 6 genoemd. Voorop wordt gesteld dat het rijks-, provinciaal en regionaal beleid gelet op het abstractieniveau geen concreet relevantie heeft voor dit plan. Wel kan in het algemeen gesteld worden dat het bouwplan in overeenstemming is met de Nota Ruimte van het Rijk, met de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en met Regionaal Verkeer en Vervoerplan van de Stadsregio Amsterdam. Tevens kan geconcludeerd worden dat het NDSM-project, waarbij de hele NDSM-werf herontwikkeld wordt tot een gemengd woon-werkgebied draagt bij aan de ruimtelijke ambities van het Rijk, provincie en stadsregio, zoals die zijn geformuleerd in bovengenoemde stukken. De NDSM-werf versterkt de positie van Amsterdam in de regio en daarmee de internationale concurrentiepositie van Amsterdam. Bij de uitwerking van het project wordt voldoende aandacht besteed aan duurzaamheid, klimaatbestendigheid en leefbaarheid, waaronder de goede bereikbaarheid van het gebied.

4.1. Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld op 17 februari 2011)

De centrale ambitie van de structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Verder staat het IJ centraal met de herontdekking van het waterfront. Door de ontwikkelingen langs de IJoevers en de relatie met Zaanstad krijgt het IJ een steeds centralere positie in de kernstad. Het IJ gaat fungeren als waterplein of waterpark, terwijl het tegelijkertijd tot de drukst bevaren binnenvaartroutes van Nederland blijft behoren. Binnen het gegeven van water zijn de ruimtelijke opgaven divers: het gaat daarbij om verdere modernisering van de haven, maar ook om de uitrol van het centrumgebied naar de Noordelijke IJ-oever en de gewenste mate van stedelijkheid en openbaarheid van de Noordelijke IJ-oever. De Structuurvisie verwijst naar het Strategieberesluit NDSM-werf van 2008 waarmee in feite het besluit tot transformatie in een stedelijk gebied met een hoge mate van functiemix al is genomen. Daarnaast behelst het de opgave voor het inspielen op klimaatverandering. De functie van het Noordzeekanaal/ IJ als belangrijke hoofdverkeersroute voor de scheepvaart zal verder toenemen. Tegelijkertijd zal het gebied langs de IJ-as verder worden verdicht en zal er ook vanuit andere sectoren een grotere druk op het gebied komen. Een toenemend aantal bewoners, werkers en bezoekers is dan op verschillende momenten in het gebied aanwezig voor verschillende activiteiten. Het water, als onderdeel van de openbare ruimte, heeft daarin een belangrijke functie. De NDSM-werf is aangemerkt als kansrijke locatie voor jachthaven, zie uitsnede Structuurvisie kaart. Hierbij is een indicatief getal van 300 genoemd voor het aantal ligplaatsen.

Conclusie:

De evenementen- en jachthaven past in de Structuurvisie Amsterdam 2040.

4.2. Strategieberesluit NDSM-werf (DB 14 mei 2008; B&W 17 juni 2008)

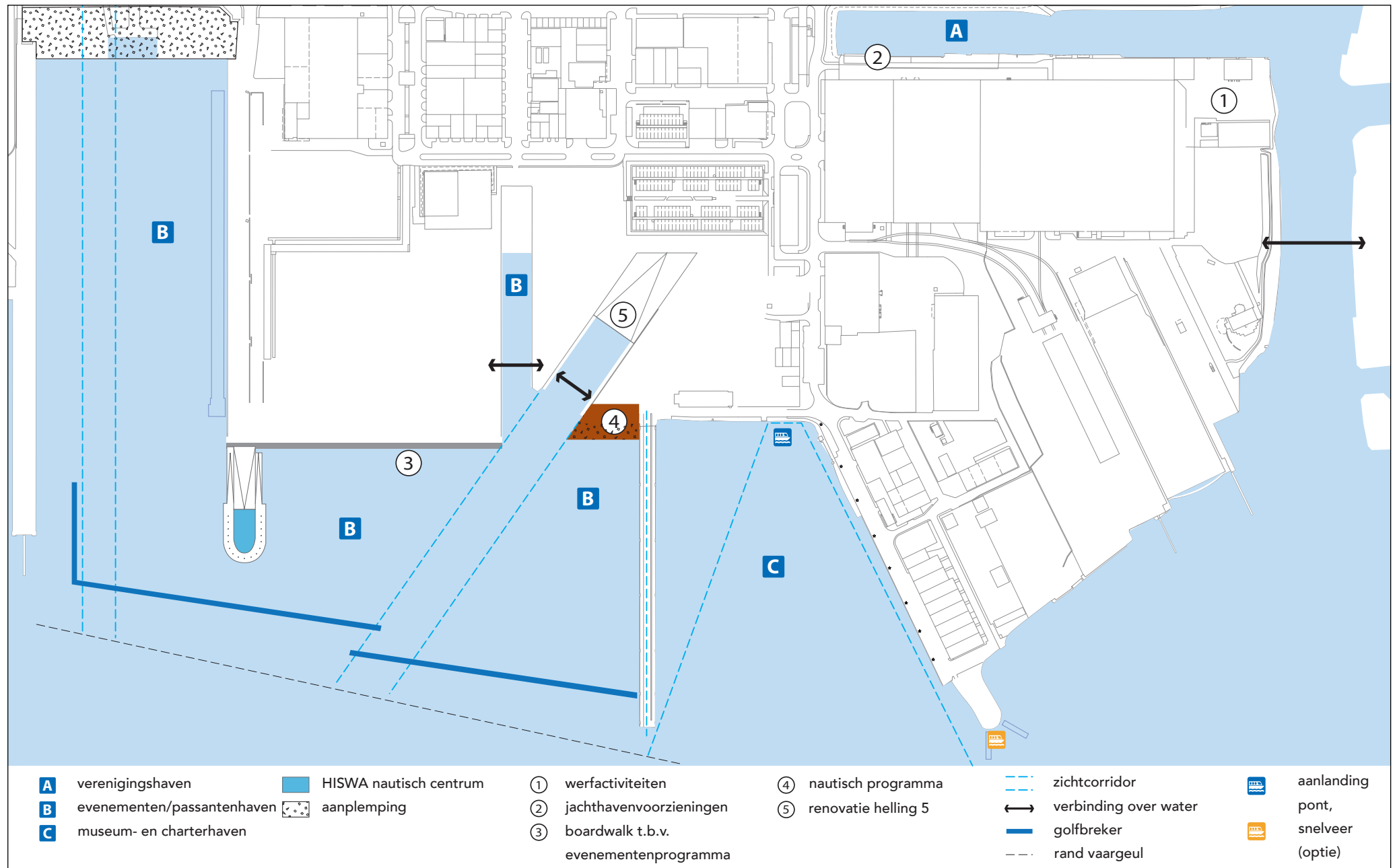
Het Strategieberesluit NDSM-werf is een haalbaarheidsonderzoek (fase 1 Plaberum).

Kernpunten van het Strategieberesluit NDSM zijn het volgende:

- Behoud en hergebruik monumentaal ensemble en karakter;
- Behoud en uitbouw als locatie voor culturele evenementen;
- Duurzame gebiedsontwikkeling;
- Hoge dichtheid en maximale functiemix, met circa 45% wonen;
- Water benutten voor nautisch en cultureel programma;
- Gebruikers en andere belanghebbenden betrekken bij planvorming.

Conclusie:

Het onderhavige bouwinitiatief past in het Strategieberesluit NDSM-werf.



Waterkaart (bron: concept investeringsbesluit NDSM-werf)

4.3. Stedenbouwkundig kader

Het programma haven maakt deel uit van het Investeringsbesluit NDSM-werf (fase 3 Plaberum*) dat momenteel in opdracht van projectbureau Noordwaarts wordt voorbereid. Vooruitlopend hierop is dit waterprogramma hieronder aangegeven.

Ambitie

Als scheepsbouwwerf kende de NDSM een directe relatie tussen land en water. De keten van aanvoer, tussenproducten en afbouw verliep via het water. Het stedenbouwkundig plan zet in op vernieuwing van deze relatie tussen land en water door de mogelijkheid tot diverse vormen van drijvend watergebruik te bieden. De ambitie is het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water, geclusterd rond de pieren. Een milieu dat zich in programmering, schaal en karakter onderscheidt van het landprogramma en een eigen karakter aanneemt, vergelijkbaar met de schaal en korrelgrootte van Zuiderzeehavenstadjes. De Hiswa Amsterdam Marina is een haven voor evenementen, jachten en passanten. Buiten het Hiswa Nautisch Centrum Amsterdam zijn in het water geen gebouwen toegestaan.

Uitbouwen karakter

In de museumhaven, ingekaderd door de NDSM-pier en de Van Riemsdijkweg, wordt het huidige karakter gecontinueerd en uitgebouwd. Dit betreft het afmeren van publiekstrekkende schepen, uitbreiding van de open museumhaven en de pontaanlanding. De kleinere chartervaart (kleine motorcharters en zeilende charter/bruine vloot) en partylvloot kan aan de kade Van Riemsdijkweg en aan de NDSM-pier een plek vinden.

Aanvulling nautische gebruiksmogelijkheden

De belangrijkste aanvulling op de nautische gebruiksmogelijkheden van de NDSM-werf is aanleg van een golfbreker parallel aan de vaargeul. Zo ontstaat een beschermd en bruikbaar havenbekken als havenfront van de NDSM-werf. De toegankelijkheid van de oever wordt verbeterd door een houten boardwalk. Buiten de perioden met waterevenementen worden hier geen schepen afgemeerd. Het restant van de deels verdwenen scheepshelling 5 wordt hersteld. Het havenbekken kan als evenementenhaven vele nautische initiatieven herbergen, in wisselend gebruik.

Golfbreker

De voor het waterprogramma benodigde golfbreker heeft minimaal een centrale toegang tot de havenkom in het verlengde van helling 5. Hierdoor blijft er een directe zicht- en gebruiksrelatie tussen havenkom en IJ. De golfbreker bestaat uit een kort deel haaks op de NDSM-pier. Verder bestaat de golfbreker uit een los langgerekt deel dat jaarrond niet toegankelijk is, maar tijdens grootschalige waterevenementen (boatshows) wel.

Toegankelijkheid steigers

De NDSM-pier en de steiger naar het Hiswa Nautisch Centrum zijn openbaar toegankelijk. De steigers als onderdeel van de evenementenhaven/ annex passanten- en jachthaven zijn in principe niet openbaar toegankelijk. Ten behoeve van het Hiswa Nautisch Centrum wordt aan de noordzijde van dit centrum een parkeerterrein aangelegd voor ca 30 plaatsen.

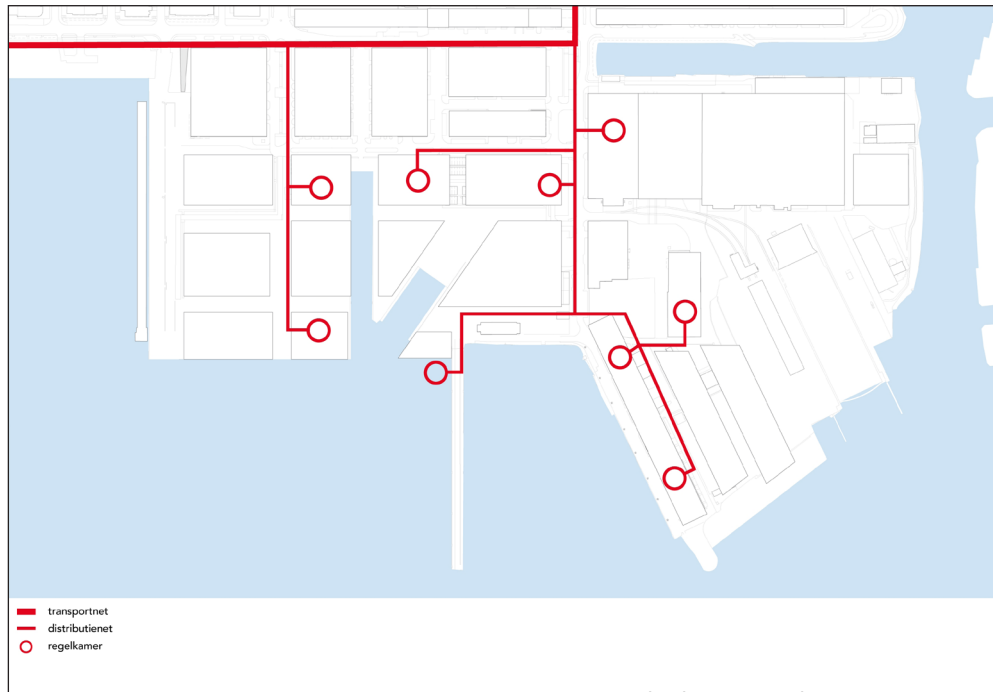
Bouwregels (samenvatting zie kaart)

-  zichtcorridor, van bebouwing vrij te houden zichtlijn
-  verbinding over water (resp. brug, pier, steiger, boardwalk)
-  golfbreker, met indirecte aansluiting op de vaargeul
-  rand vaargeul
-  Hiswa Nautisch Centrum, max. 4 bouwlagen, geen wonen mogelijk, in principe geen kantoren, tenzij havengerelateerd
-  aanplemping
-  A verenigingshaven
-  B evenementen/ jachthaven/ passantenhaven
-  C museum-, charter- en partyschepenhaven

Conclusie

Het bouwinitiatief past in het concept Investeringsbesluit NDSM-werf, het stedenbouwkundig kader dat thans wordt voorbereid in opdracht van projectbureau Noordwaarts.

* Plaberum: Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen



Gepland warmtenet (bron: NUON, aug. 2010)

5. Verkeers- en parkeeraspecten

5.1. Bereikbaarheid projectgebied en Openbaar Vervoer

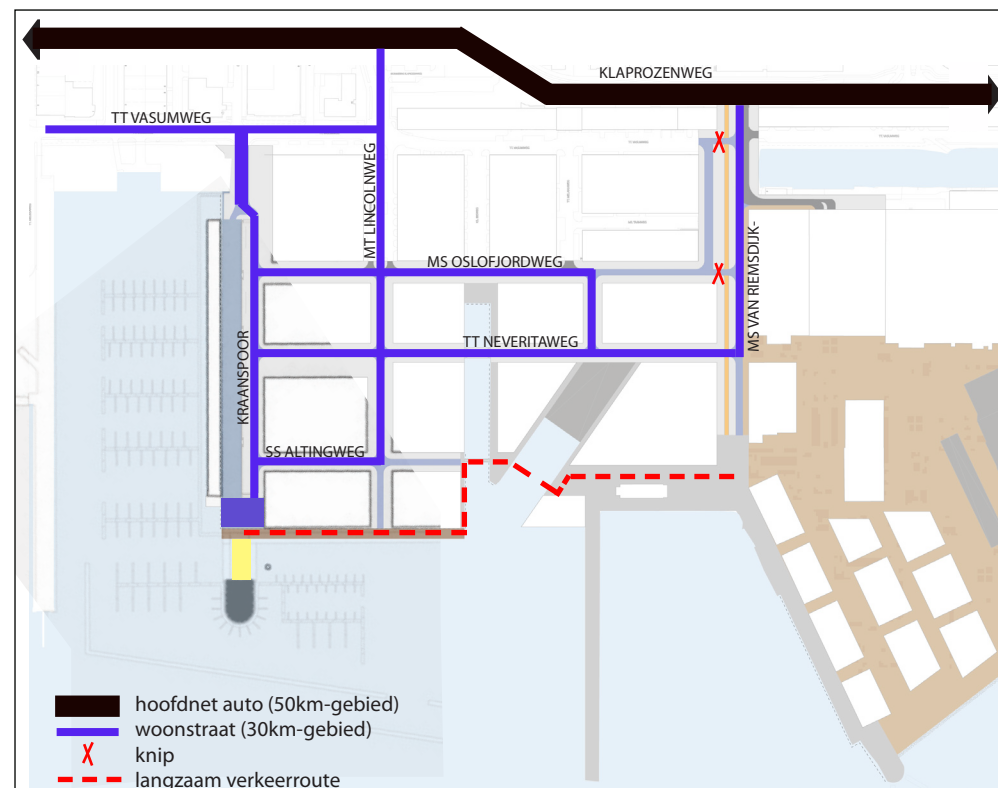
De NDSM-werf is per auto en per fiets goed (zeker na realisatie van de Fietsbrug over zijkanaal I) en per openbaar vervoer (bus en pont) redelijk goed bereikbaar. Bij doorontwikkeling van de werf is een verbeterslag van de ontsluiting per openbaar vervoer noodzakelijk. Een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding over de Klaprozenweg is in voorbereiding. De uitvoering is gepland in 2014. Intensivering van de veerverbinding wordt door zowel lokale overheid als private partijen en gebruikers als meest wenselijk en meest effectief gezien.

Conclusie:

Het initiatief is thans goed bereikbaar. De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt de komende jaren verbeterd onder meer door uitvoering van de HOV-busverbinding tussen Zaanstad en Noord-zuidlijnstation van Hasseltweg en intensivering van de pontverbindingen.

5.2. Verkeersontsluiting projectgebied

Op bijgaande kaart is de verkeersontsluiting weergegeven van het HISWA-initiatief Amsterdam Marina in de eindsituatie. Voor zowel langzaam verkeer als auto is het gebied vanaf de Klaprozenweg primair toegankelijk via de MT Lincolnweg. Vanwege het diffuse stratenpatroon van het vernieuwde NDSM-Zuid zijn er na de kruising met de TT Vasumweg verschillende mogelijkheden: via de TT Vasumweg naar het Kraanspoor of bijna aan het eind van de MT Lincolnweg rechtsaf via de SS Altingweg naar het Kraanspoor. Ook is het in de eindsituatie mogelijk de route MS van Riemsdijkweg - TT Neveritaweg - Kraanspoor te volgen. Langs het water komt een route exclusief voor langzaam verkeer.



Bereikbaarheid HISWA-NCA per auto eindsituatie (bron: concept Projectbesluit NDSM-werf)

5.3. Verkeersafwikkeling

In het kader van de milieueffectrapportage heeft de Dienst Infrastructuur Vervoer en Verkeer (DIVV) van de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling na herontwikkeling van de NDSM-werf.

De verkeersbewegingen van en naar de jachthaven zijn meegenomen in het verkeersmodel van de hele werf. Deze bewegingen zijn naar aantal zeer beperkt.

De verkeersafwikkeling tijdens HISWA te water is afzonderlijk beschouwd omdat tijdens het evenement het verkeer toeneemt.

Uitgangspunten en werkwijze:

Van de HISWA Vereniging is informatie verkregen van de aantallen en spreiding over de dag(en) van bezoekers (zie tabel A). Op de drukste dag hebben 8.799 bezoekers het evenement bezocht (zaterdag). Verder zijn aannames gedaan over de verblijftijd van bezoekers (tabel B). Gezien de aard van het evenement wordt verwacht dat meer bezoekers met de auto komen dan bij een regulier evenement op de NDSM-werf. Als uitgangspunt is gehanteerd dat 50% (i.p.v. de eerder gehanteerde 30%) van de bezoekers met de auto komt en er 2.9 personen in een auto zitten. Op de drukste dag is het aantal personen-auto's bepaald op 1.514 stuks.

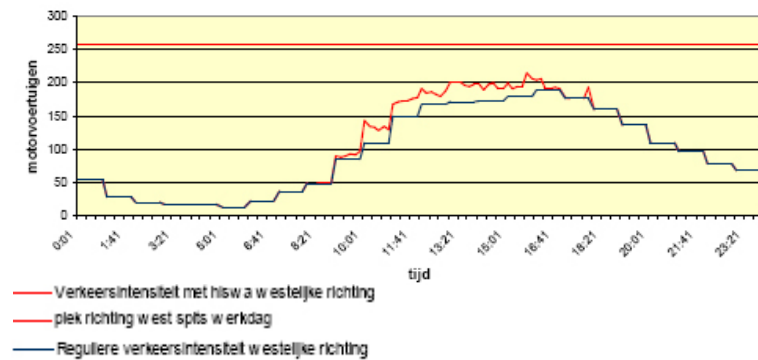
Tabel A: aantallen bezoekers HISWA te water 2008

	ma	di	wo	do	vr	za	zo	
	1-sep	2-sep	3-sep	4-sep	5-sep	6-sep	7-sep	Totaal
Aantal bezoekers	1.229	3.458	6.538	7.449	7.353	8.799	8.419	43.245

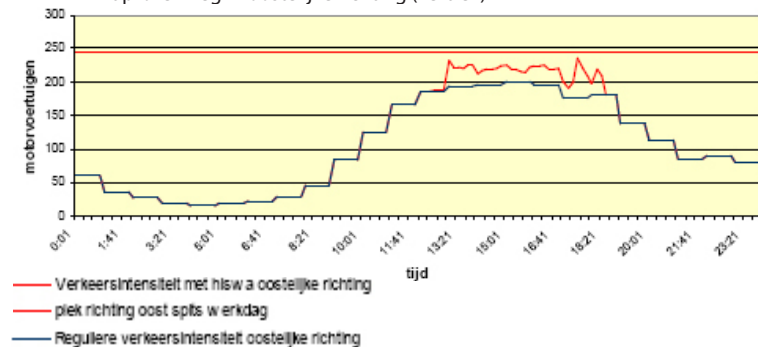
Tabel B: spreiding en verblijfsduur bezoekers HISWA te water 2008 (openingstijd 10.00-18.00 uur) drukste dag

	Aantal bezoekers (geteld, % van totaal)	Gemiddelde verblijfsduur (aannee)
Aankomst tussen 8:30 en 10:00 uur	4%	4 uur
Aankomst tussen 10:00 en 15:00 uur	76%	3 uur
Aankomst tussen 15:00 en 16:00 uur	14%	2,5 uur
Aankomst tussen 16:00 en 17:00 uur	7%	1,5 uur

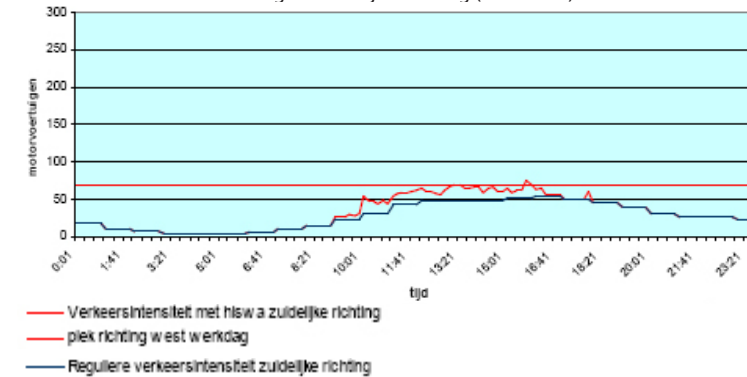
Figuur A: Verkeersintensiteiten HISWA te Water Klaprozenweg in westelijke richting (aankomst)



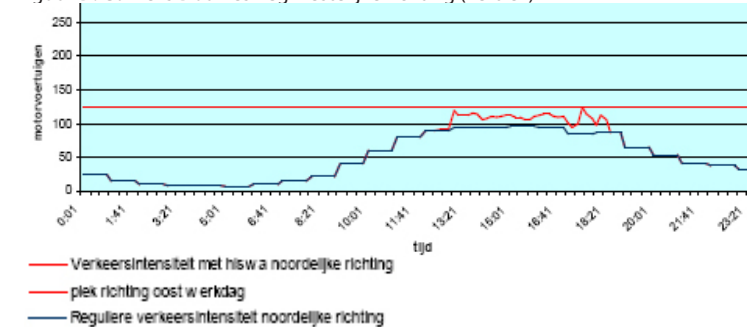
Figuur B: Verkeersintensiteiten HISWA te Water (zaterdag) Klaprozenweg in oostelijke richting (vertrek)



Figuur C: Verkeersintensiteiten HISWA te Water (zaterdag) Cornelis Douwesweg in oostelijke richting (aankomst)



Figuur D: Cornelis Douwesweg westelijke richting (vertrek)



Conclusies

Uit de figuren A t/m D blijkt dat de verkeersintensiteiten op de ontsluitende wegen als gevolg van de HISWA te Water op de drukste dag nagenoeg niet boven de maximale spitsintensiteit van een gemiddelde werkdag uitkomen. Alleen bij de Cornelis Douwesweg in oostelijke richting (aankomst) komt enigszins in de buurt. Dit betekent dat de verkeersintensiteiten tijdens de drukste dag van de HISWA te Water altijd minder (of gelijk) zijn als de maximale intensiteit op dat wegvak tijdens een reguliere werkdag. De afwijking van het verkeer via het onderliggend wegennet tijdens het evenement is derhalve niet lastiger dan tijdens een reguliere spits. Aandachtspunt blijft de verdeling van het verkeer binnen het plangebied. Voorkomen dient te worden dat al het verkeer gebruik maakt van dezelfde ontsluiting van het NDSM-terrein. Dit kan middels een goede bewegwijzering in voldoende mate worden opgelost.

5.4. Parkeerbeleid Stadsdeel Amsterdam-Noord en huidige situatie

Het parkeerbeleid van het stadsdeel is vastgesteld in de parkeernota "Parkeren op maat" uit 2008. Uitgangspunt van het beleid is dat het wensbeeld gratis parkeren is, maar bij overlast kunnen maatregelen getroffen worden.

In de huidige situatie is parkeeroverlast ontstaan door de invulling van het gebied en parkeren van forensen bij de pontaanlanding. Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar maatregelen om die overlast terug te dringen. Dat kan betekenen dat het huidige parkeerbeleid (gratis parkeren) wordt verlaten.

5.5. Parkeren bezoekers jachthaven

Parkeerbehoefte

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de voorgenomen jachthaven, is aansluiting gezocht bij de landelijke CROW-parkeernorm van 0.5 parkeerplaats per ligplaats. Bij 342 ligplaatsen levert dit uitgangspunt 171 benodigde parkeerplaatsen op.

Voorop wordt gesteld dat de jachthaven het drukst bezocht wordt in het weekend met mooi weer. Op werkdagen komen minder mensen naar de jachthaven. Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeerbehoefte door de week en in het weekend.

Uitgangspunt bij het voorzien in de parkeerbehoefte van de jachthaven in het weekend is het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Op de NDSM-werf zijn veel parkeerplaatsen aanwezig t.b.v. kantoren en bedrijven, die in het weekend leegstaan. De leegstaande parkeerplaatsen kunnen in het weekend gebruikt worden door de jachthaven.

Parkeren ligplaatshouders in de tijdelijke situatie

De gemeente realiseert een tijdelijke parkeervoorziening deelgebied Zuidwest met circa 60 parkeerplaatsen. HISWA is – gelet op de privaatrechtelijke afspraken – verplicht deze tijdelijke parkeervoorziening voor een periode van 5 jaar (tot 2017) te huren. Dit parkeerveld zal exclusief ter beschikking staan voor ligplaatshouders. Dit parkeerveld heeft voldoende parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte door de week.

In het weekend kunnen ligplaatshouders gebruik maken van overige parkeerplaatsen op de NDSM-werf (dubbelgebruik). In de zeer dichte nabijheid van de jachthaven zijn er parkeerplaatsen aanwezig, bijvoorbeeld onder het HEMA-gebouw (438 parkeerplaatsen) en op kavel B7 t.b.v. VNU (143 parkeerplaatsen). HISWA zal afspraken maken met de exploitanten van deze parkeervoorzieningen voor gebruiksmogelijkheden voor ligplaatshouders (weekendabonnement). Hiernaast zijn er ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Parkeren ligplaatshouders in de eindsituatie

Naarmate het landprogramma van de NDSM-werf wordt uitgevoerd, worden er steeds meer kantoren en openbare voorzieningen gebouwd. In de eindsituatie kunnen alle

bezoekers van de jachthaven gebruik maken van gebouwde parkeervoorzieningen ten behoeve van kantoren op de NDSM-werf. Indien in 2017 nog niet genoeg parkeervoorzieningen zijn gebouwd, zal de huurcontract voor het tijdelijk parkeerterrein verlengd worden.

5.6. Mobiliteit en parkeren tijdens boatshow 'HISWA te water'

In het kader van de evenementvergunning zal de bereikbaarheid en de parkeerhinder van het evenement beoordeeld worden. Ten behoeve van de aanvraag om de evenementvergunning zal HISWA een mobiliteitsplan opstellen. Op dit moment is dat plan nog in voorbereiding.

HISWA en de gemeente werken samen om het gebruik van openbaar vervoer tijdens evenementen te stimuleren. Zo kunnen bij voorbeeld afspraken gemaakt worden over het vaker laten varen van de pont tussen Centraal Station en de NDSM-werf dan wel over de inzet van extra bussen. Verder wordt de mogelijkheid onderzocht voor het gebruik van 'attractiekaartjes' (gecombineerde toegangs- en OV-kaarten) en het inzetten van water-taxi's.

HISWA gaat ervan uit dat voor de bezoekers van de jaarlijkse boatshow 'HISWA te water' circa 1500 parkeerplaatsen nodig zijn. Voor de oplossing hiervan gelden twee situaties: de tijdelijke situatie zonder gebouwde parkeervoorzieningen en de eindsituatie met gebouwde parkeervoorzieningen.

Tijdelijke situatie

De gemeente zal 2500 parkeerplaatsen verzorgen op en in de directe nabijheid van de NDSM-werf verdeeld over maximaal 5 locaties. In het aangrenzende Buiksloterhamgebied zullen 1500 parkeerplaatsen beschikbaar gesteld worden. De overige 1000 parkeerplaatsen worden op de NDSM-werf aangewezen.

Eindsituatie:

Parkeerplekken in gebouwde parkeervoorzieningen zullen op de werf zelf verdeeld over een P-gebouw in werf-Oost en een in werf-Zuid (dubbelgebruik in het weekend wanneer de meeste bezoekers worden verwacht). Aanvullende P-voorzieningen buiten de NDSM-werf zullen gefaciliteerd worden, in combinatie met inzet van shuttle-busjes, extra inzet OV naar P&R-locaties langs de A10.

Een en ander zal door de gemeente nader worden uitgewerkt in het kader van de stedenbouwkundige planvorming (Plaberum Projectbesluit/ Investeringsbesluit) en door HISWA in het kader van de evenementenvergunning voor 'Hiswa te water'.

6. Milieuaspecten

In dit hoofdstuk worden de gevolgen van het project op zijn omgeving beschreven; zowel effecten van de jachthaven als de te verwachten effecten van het evenement HISWA te water.

De functie jachthaven is geen gevoelige functie. Hiermee is toetsing aan bepaalde wettelijke normen voor gevoelige objecten dan wel aan het vereiste van "aanvaardbaar woon- en leefklimaat" niet aan de orde.

Verder kan gesteld worden dat de functie jachthaven (los gezien van de evenementen) slechts verwaarloosbaar milieugevolgen heeft voor gevoelige functies in de omgeving, die zich overigens op grote afstand (op circa 600 meter afstand) bevinden. De jachthaven heeft geen relevant geluid-, geur- en stofemissie en veroorzaakt geen gevaar (er worden geen gevaarlijke stoffen opgeslagen). De jachthaven heeft geen milieuvergunning nodig; het valt onder het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). De algemene regels van dit besluit waarborgen dat hinder en gevaar voldoende wordt beperkt. Het aantal voertuigbewegingen van en naar de jachthaven (buiten evenementen) is zodanig beperkt dat er geen sprake is van een merkbare toename van het verkeerslawaai ter plaatse van geluidgevoelige objecten buiten het projectgebied. Er is naar verwachting geen sprake van effecten op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de hiervoor genoemde gevoelige functies in de omgeving. Verder onderzoek naar de genoemde milieugevolgen (geluid, stof, gevaar, geluid) vanwege de jachthaven is derhalve niet noodzakelijk.

Tijdens grote evenementen, zoals tijdens HISWA te water, kan de omgeving van de jachthaven wel enige vorm hinder verwachten, met name wat verkeer- en parkeerdruk betreft. In de volgende paragrafen worden de te verwachten effecten van het evenement HISWA te water beschreven.

Voorop wordt gesteld dat HISWA te water een evenementenvergunning op grond van de

Algemene Plaatselijke Verordening (APV) nodig heeft. De openbare orde, milieu-, veiligheid- en bereikbaarheidsaspecten van het aangevraagde evenement wordt in dat kader op basis van de concrete gegevens beoordeeld. In het kader van dit projectbesluit wordt vooraf aannemelijk gemaakt dat de te verwachten hinder aanvaardbaar is. Hierbij gaat het om de inschatting van de te verwachten effecten en om de beschrijving van mogelijke maatregelen, waarmee deze effecten beperkt kunnen worden. De concrete maatregelen worden pas later, bij de voorbereiding van de aanvraag om de evenementenvergunning volledig uitgewerkt.

6.1. Milieueffectrapportage

Algemeen

Voor de beoogde herontwikkeling van de hele NDSM-werf is vanwege de aard en omvang van het project een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER dient als onderzoeksrapport voor de ruimtelijke besluiten die voorzien in de herontwikkeling van de NDSM-werf. Onderliggend projectbesluit voor de jachthaven en de daarin te houden nautische evenementen zijn onderdeel van het herontwikkelplan. Hiernaast wordt nog een bestemmingsplan opgesteld voor het landprogramma. Het MER is een onderbouwing voor alle ruimtelijke besluiten die voorzien in de uitvoering van het project NDSM-werf.

Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

In het ruimtelijk besluit dat m.e.r.-plichtig is moet worden aangegeven hoe de uitkomsten van het MER worden betrokken in de besluitvorming.

Wettelijk kader

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994). Per 1 juli 2010 werd de m.e.r.-procedure ingrijpend gewijzigd. Ingevolge het overgangsrecht van de Wet modernisering m.e.r. blijft bij m.e.r.-procedures, waarbij de zogenaamde richtlijnen voor 1 juli 2010 zijn vastgesteld, de voor 1 juli 2010 geldende regelgeving van toepassing. Omdat de deelraad de richtlijnen op 26 mei 2010 heeft vastgesteld, blijft op deze m.e.r.-procedure de "oude" regelgeving van toepassing.

Het Besluit m.e.r. bevat bijlagen met daarin overzicht van activiteiten waarvoor een m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt

een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

De herontwikkeling van de NDSM-werf voorziet in de volgende activiteiten die in de bijlage van het Besluit m.e.r. genoemd zijn:

	Activiteit	M.e.r.-plichtig	M.e.r.-beoordelingsplichtig
10.1	De aanleg van een of meer recreatieve of toeristische voorzieningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening of een combinatie van voorzieningen die 500.000 bezoekers per jaar aantrekt	In gevallen waar de activiteit betrekking heeft op 250.000 bezoekers of meer per jaar
10.3	De aanleg van een jachthaven	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op jachthaven met 500 ligplaatsen of meer	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 100 ligplaatsen of meer
11.1	De bouw van woningen	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom
11.2	De uitvoering van een stadsproject	n.v.t.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 ha of meer, of 2. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer

De herontwikkeling van de NDSM-werf is in meerdere opzichten een m.e.r.-beoordelingsplichtig project. Hoewel in de beginfase van de planvorming voor de NDSM-werf nog onduidelijk was of de drempels voor m.e.r.-plicht al dan niet worden overschreden, is het besloten om een MER in ieder geval op te stellen om beter inzicht te krijgen in de te verwachten milieugevolgen en in de mogelijkheden voor beperking van nadelige gevolgen.

De herontwikkeling van de NDSM-werf wordt in stappen uitgevoerd, waarbij per stap (deelproject) een ruimtelijk plan (bestemmingsplan of projectbesluit / omgevingsvergunning) wordt vastgesteld. De m.e.r.- (beoordelings)plicht is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk besluit dat onderdeel is van het project. Hiermee wordt aan de m.e.r.-verplichtingen van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer voldaan. In het nog op te stellen bestemmingsplan(nen) voor het landprogramma, die ook uitvoering geven aan het NDSM-project, wordt toegelicht hoe met de uitkomsten van het MER rekening wordt gehouden.

Het milieueffectrapport

Adviesbureau Oranjewoud Raadgevende Ingenieurs bv heeft in opdracht van de gemeente (als initiatiefnemer voor de herontwikkeling van de NDSM-werf) een milieueffect-

rapport opgesteld. In het MER zijn de vier scenario's onderzocht en vergeleken met elkaar.

Alle scenario's zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals beschreven in het Strategiebepsluit. De NDSM-werf wordt een gemengd stedelijk gebied met hoge dichtheid. De volgende functies moeten een plek krijgen op de NDSM-werf: (internationale) creatieve bedrijven en kantoren, cultuur (b.v. theater, museum), woningen, horeca, hotels, onderwijs, winkels, (dagelijkse en thematische) retail, stedelijke publieksfuncties en evenementen en een divers en levendig waterprogramma (o.a. jachthaven en nautische bedrijven).

De scenario's Strategiebepsluit en Maximaal bevatten de jachthaven, terwijl de scenario's Ontspannen en Contrast de jachthaven niet in hun programma hebben staan.

In het MER is gesteld dat de milieugevolgen van de herontwikkeling van de NDSM-werf zich richt op de volgende onderscheiden onderdelen:

- de effecten van de herontwikkeling op de omgeving; hierbij gaat het bijvoorbeeld om de geluiduitstraling van evenementen en de effecten van het door de ontwikkeling gegenereerde verkeer op de wegen in het studiegebied;
- de effecten van de herontwikkeling op de bestaande waarden en functies van het plangebied, zoals bijvoorbeeld de archeologische, cultuurhistorische en natuurwaarden van het plangebied;
- de toekomstige milieukwaliteit in het plangebied; hierbij gaat het deels om de effecten van bedrijvigheid in de omgeving (geluid) en deels om de effecten binnen het plangebied (zoals wegverkeerslawaai).

Verder is in het MER onderzoek gedaan naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Omdat verdichting zowel negatieve (hogere verkeersaantrekkende werking) als positieve (afscherming geluid en geen realisatie projecten op andere plekken waar potentieel grotere nadelige effecten kunnen ontstaan) effecten heeft, is de MMA geformuleerd op basis van de balans tussen kleine en grote dichtheden en tussen de genoemde positieve en negatieve effecten van verdichting. Deze balans is het beste in scenario Contrast. Dit scenario is verder daarom uitgewerkt als MMA. In scenario Contrast de jachthaven niet is opgenomen. De keuze voor deze scenario als uitgangspunt voor MMA is gebaseerd op het aantal m2 bvo landprogramma en niet vanwege het waterprogramma. De jachthaven heeft alleen relevante effecten op het beschermde natuurgebied (zie paragraaf 6.3). Omdat de jachthaven geen significante negatieve effecten heeft op de beschermde Natura 2000-gebied, wordt in het MER geconcludeerd dat de verschillende scenario's in dit opzicht weinig onderscheidend zijn.

Ten behoeve van het MMA zijn maatregelen voorgesteld die de negatieve effecten kunnen afzwakken of mitigeren. Het gaat om de volgende aanbevelingen voor het treffen van maatregelen.

Bodem

- Het bereiken van een gesloten grondbalans

Deze aanbeveling heeft betrekking op het landprogramma en niet op de aanleg van de jachthaven. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Verkeer en vervoer

- Extra stimuleren openbaar vervoer en fiets

De jachthaven (zonder evenement) heeft slechts een zeer beperkt verkeeraantrekking werking. Tijdens HISWA te water zullen veel mensen het gebied bezoeken. Het stimuleren van openbaar vervoer is een prioriteit voor zowel de gemeente Amsterdam als voor de HISWA Vereniging. In hoofdstuk 5 is uiteengezet dat de maatregelen hiervoor nog onderzocht worden t.b.v. het nog op te stellen Mobiliteitsplan. Gezien de aard van de maatregelen (stimuleren openbaar vervoer) en de aanpak (grote rol gemeente en vervoerders) ligt juridische borging via dit projectbesluit niet voor de hand.

- Verbeteren verkeersstructuur van de NDSM-werf:

Omdat dit projectbesluit alleen voorziet in het gebruik van water voor de functies jachthaven en tijdelijke evenementen, kan deze maatregel hierbij niet betrokken worden. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Geluid

- Eerstelijns bebouwing laten aansluiten om effecten van industrielawaai te verminderen
- Fasering voor bouwen (afschermde gebouwen eerst)
- Beperken aantal en geluidniveau evenementen
- Extra stimuleren opbaar vervoer en fiets (om wegverkeerslawaaï te verminderen)

Deze maatregelen hebben betrekking op het landprogramma en kunnen aldus niet betrokken worden bij dit projectbesluit. HISWA te water en eventuele overige waterevenementen zullen geen relevante geluidniveaus optreden (in tegenstelling tot concerten op het land). De aanbevelingen worden meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Duurzaamheid

- Verhogen ambitieniveau duurzaamheid middels maatregelen op het gebied van water en energie i.c.m. stedenbouw

Deze maatregelen hebben ook betrekking op het landprogramma; duurzaamheid speelt in mindere mate bij de exploitatie van jachthavens.

De gemeente Amsterdam is op dit moment bezig met een onderzoek naar maatregelen om duurzaamheid te bevorderen. Hierbij worden onder meer de mogelijkheden voor stadsverwarming en warmte-koude opslag onderzocht. Deze aanbeveling wordt ook bij het bestemmingsplan voor het landprogramma meegenomen.

Conclusie

Voor zover mogelijk wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het MER. De aanbevelingen van het MER zijn echter met name relevant voor het landprogramma. In een nog op te stellen bestemmingsplan worden de aanbevelingen meegenomen.

6.2. Water en waterbodembodem

6.2.1. Algemeen

Op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht juncto 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de ruimtelijk onderbouwing een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf. De waterparagraaf geeft ook een weergave van 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 en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur. Rijkswaterstaat is de (waterkwantiteits- en waterkwaliteits)beheerder van het IJ. Het landgedeelte van de NDSM-werf valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De gemeente Amsterdam beheert de riolering en heeft een zorgtaak met betrekking tot de grondwater.

6.2.2. Toetsingskader

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. Om aan deze verplichting te voldoen stellen waterbeheerders op alle niveaus plannen voor waterbeheer in de zin van de Wet op de waterhuishouding op en nemen – indien noodzakelijk – maatregelen om de goede chemische en ecologische toestand te bereiken.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samen-

gevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. Met de inwerkingtreding van de Waterwet maken de waterbodems niet langer onderdeel uit van de Wet bodembescherming, maar vallen zij onder de Waterwet. Het waterbodembeheer wordt voortaan gereguleerd vanuit het watersysteembeheer. Dit houdt in dat bodem en oevers van oppervlaktewaterlichamen, met uitzondering van drogere oevergebieden, onder de Waterwet vallen.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Zoals hieronder blijkt, heeft dit bouwplan slechts verwaarloosbaar effect op de diverse waterhuishoudkundige aspecten. Het voorliggend initiatief brengt de doelstellingen van het Nationaal Waterplan aldus niet in het geding.

Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-West

In 2006 is het Waterplan Amsterdam-Noord (WAN) vastgesteld door het stadsdeel en de waterbeheerders. In een convenant behorend bij het WAN, is afgesproken dat het WAN wordt uitgewerkt in acht natstructuurplannen (NSP). Het relevante NSP voor de NDSM-werf is het NSP Noordzeekanaalboezem-West. Hierin worden maatregelen beschreven die bijdragen aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit het WAN. In het WAN is onderscheid gemaakt tussen doelstellingen op basisniveau (wat wettelijk verplicht is) en doelstellingen op ambitieniveau (wat gewenst is). Bij het opstellen van dit NSP is rekening gehouden met de herontwikkeling van de NDSM-werf. De gevolgen hiervan (toevoegen van extra verharding) is van toepassing op het landgedeelte.

6.2.3. Watertoets

Waterkwantiteit

De uitvoering van dit bouwplan gaat niet gepaard met dempingen of andere werkzaamheden waarmee de waterkwantiteit beïnvloed zou worden.

Waterkwaliteit

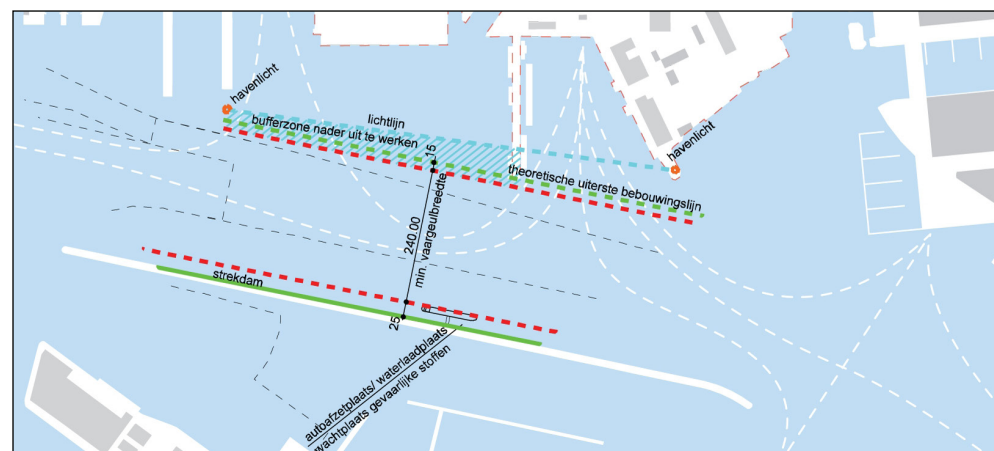
Bij het bouwen mag geen gebruik worden gemaakt van onbehandeld koper, zink, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK's) en andere uitlogende (bouw)materialen die in aanraking komen (al dan niet met regenwater) met het oppervlaktewater. Deze maatregelen zullen worden geborgd bij de privaatrechtelijke uitgifte van de gronden.

Nautische veiligheid

In het kader van goede ruimtelijke ordening dient tevens aandacht besteed worden aan de veiligheid langs vaarwegen. De nautische beheerder van het IJ is het Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied; Haven Amsterdam voert de taken uit namens dit lichaam. Het bouwinitiatief voldoet aan de nautische voorwaarden van Haven Amsterdam, zoals op bijgaande kaart weergegeven. Ten opzichte van de vaargeul is op 15 m een theoretische uiterste bebouwingslijn aangegeven waarbinnen i.v.m. de nautische veiligheid geen bebouwing of drijvende functies mogelijk zijn. De jachthaven achter de golfbreker heeft geen aanvaarbescherming.

Conclusie:

Gelet op het bovenstaande heeft het onderhavige bouwplan geen effect op de waterhuishouding, de waterbodem en de nautische veiligheid. De jachthaven achter de golfbreker heeft geen aanvaarbescherming.



Nautische veiligheid (bron: DRO/ Haven Amsterdam)

6.3. Natuur

6.3.1. Algemeen

Natuurbescherming bestaat uit twee onderdelen:

- gebiedsbescherming geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) en
- soortenbescherming geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw).

De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft het hele NDSM-terrein meerdere keren onderzocht op natuurwaarden. In het plangebied (inclusief watergedeelte) komen er geen beschermde planten en dieren voor, alleen enkele algemene zoogdiersoorten en een aantal algemene broedvogels op het landgedeelte. De ontwikkeling van de Amsterdam Marina heeft geen effect op beschermde dier- en plantsoorten. Het effect van de jachthaven op de beschermde gebieden, met name op het Markermeer – IJmeer wordt hierna uitvoerig beschreven.

Met betrekking tot de HISWA te water wordt opgemerkt dat deze geen of slechts beperkte gevolgen heeft voor beschermde gebieden; een overgrote deel van de bezoekers zullen ook met auto de locatie bezoeken. Het valt echter niet uit te sluiten dat sommige bezoekers per boot het evenement willen bezoeken. Derhalve wordt een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet aangevraagd voor het houden van HISWA te water. Het is aannemelijk dat de gevolg vanwege de waterbeurs, mede gezien het bestaande gebruik nabij Amsterdam, niet significant zijn en dat de vergunning verleend kan worden. Ten aanzien van de overige evenementen wordt opgemerkt dat indien er meer zicht is op de aard en invulling, beoordeeld dient te worden of er een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet al dan niet noodzakelijk is. Indien dat wel het geval is, kan het evenement niet plaatsvinden voordat de vergunning verleend is.

6.3.2. Natuurbeschermingswet 1998

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien een bestemmingsplan of projectbesluit de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringsstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nbw te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen. Indien het bestemmingsplan / projectbesluit bovendien mogelijk significante negatieve

gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significant negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

6.3.3. Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van de realisatie van de jachthaven heeft Waterrecreatie Advies een inschatting gemaakt van de gevolgen van de extra vaarbewegingen op het Natura 2000 gebied Markermeer en IJmeer. De resultaten van dit onderzoek is opgenomen in het rapport "Jachthaven voormalige NDSM-werf; Quick scan externe werking Natura 2000 gebied Markermeer – IJmeer" van juni 2009, zie als bijlage.

Uit deze verkenning is gebleken dat significante negatieve effecten als gevolg van de jachthaven kunnen worden uitgesloten. Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Holland (als bevoegd gezag) hebben de quick scan beoordeeld en per brief van 23 maart 2010 bevestigd dat er geen passende beoordeling hoeft plaats te vinden (zie brief tevens als bijlage).

Omdat enige kans op negatief effect niet op voorhand uitgesloten kon worden is met GS afgesproken dat er een verstorings- en verslechteringstoets wordt uitgevoerd die de basis kan vormen voor de aanvraag om aan Nbw-vergunning. Deze toets is door Oranjerwoud Raadgevende Ingenieurs bv uitgevoerd. De bevindingen hiervan zijn opgenomen in het rapport "Verstorings- en Verslechteringstoets jachthaven voormalig NDSM-terrein" van 23 september 2010, zie als bijlage.

Uitgangspunten Verstorings- en Verslechteringstoets

Zoals in paragraaf 3.2 al is beschreven, is de jachthaven overwegend ingericht voor boten tussen 10 en 30 meter. Naar verwachting (gelet op gegevens van City Marina Rotterdam, een vergelijkbare moderne stadshaven en de behoefte uit de markt) wordt de helft van de plaatsen bezet door motorboten.

Het onderzoek is gebaseerd op de aanname dat de nieuwe jachthaven tot 14 extra zeiljachten (> 8 m) op het Markermeer en IJmeer leidt in het hoogseizoen tijdens een mooi weekend op grond van een uitvaarpercentage van 10% (worst case).

In bijgaande tabel is aangegeven hoeveel extra boten er bijkomen op grond van een geschat percentage dat richting Markermeer vaart (variërend per bootlengte) en een uitvaarpercentage van 10% (worst case).

Ligplaatsen					
	Vaklengte	Aantal	Lengte	Breedte	Opp tot
Vak A	70,00	9	24,00	7,78	1.680
Vak B	67,50	16	9,00	4,22	608
Vak C	67,50	16	9,00	4,22	608
Vak D	100,00	25	9,00	4,00	900
Vak E	70,00	9	24,00	7,78	1.680
Vak F	85,00	11	20,00	7,73	1.700
Vak G	80,00	14	16,00	5,71	1.280
Vak H	80,00	14	15,00	5,71	1.200
Vak I	80,00	14	15,00	5,71	1.200
Vak J	80,00	14	14,00	5,71	1.120
Vak K	80,00	16	14,00	5,00	1.120
Vak L	80,00	16	13,00	5,00	1.040
Vak M	80,00	16	13,00	5,00	1.040
Vak N	80,00	16	12,00	5,00	960
Vak O	80,00	16	12,00	5,00	960
Vak P	80,00	16	11,00	5,00	880
Vak Q	80,00	18	11,00	4,44	880
Vak R	80,00	18	10,00	4,44	800
Vak S	80,00	18	10,00	4,44	800
Vak T	80,00	18	9,00	4,44	720
Vak W	320,00	32	10,00	5,00	1.600
Totaal		342			22.775

Ligplaatsen		Markermeegericht	
Lengte	Aantal	Percentage	Aantal
Ligplaats 8 m	-	10%	-
Ligplaats 9 m	75	30%	22,5
Ligplaats 10 m	68	50%	34,0
Ligplaats 11 m	34	50%	17,0
Ligplaats 12 m	32	50%	16,0
Ligplaats 13 m	32	50%	16,0
Ligplaats 14 m	30	50%	15,0
Ligplaats 15 m	28	50%	14,0
Ligplaats 16 m	14	50%	7,0
Ligplaats 20 m	11	50%	5,5
Ligplaats 24 m	18	50%	9,0
Totaal	342		156,0
Uitvaarpercentage goed weekend (elmaal)			10%
Extra vaarbewegingen Markermeer			15,6

Het uitvaarpercentage van 10% is een aanname op grond van de lage mobiliteitsverwachting van de NDSM jachthaven. Het wordt namelijk een stadshaven met grote ligplaatsen en relatief veel motorboten. De motorbootvaarder is in het algemeen wat ouder (ex-zeiler) en hoeft niet elke week(end) te varen. Bovendien heeft hij de tijd om zomers langere tochten te maken op een comfortabele boot. Met dat vaargedrag is een stadshaven een goede uitvalsbasis.

Grote boten mijden vanwege hun diepgang (gem. 2,0 m) ondiepe oevers. Hierdoor zal de gerichtheid op het Markermeer van grote motorboten / motorjachten kleiner zijn dan gemiddeld voor Amsterdamse jachthavens geldt, ook omdat:

1. Grote jachten meer zeegericht zijn.
2. Grote motorjachten in stadshavens minder uitvaren, zoals City Marina Rotterdam, laat zien.
3. Motorjachten ook het Hollandse plassen gebied als vaardoel hebben.

Kleinere boten zullen geen gebruik maken van de grote ligplaatsen waarmee de NDSM jachthaven wordt ingericht. De reden hiervan is dat deze ligplaatsen te duur zijn. Het Markermeer is goed te bevaren voor boten tot 2 meter diepgang. Voor een grotere diepgang vormen de vaargeulen naar bijvoorbeeld Durgerdam en Edam al een beperking. Dieper dan 2,5 meter betekent dat boten op veel plaatsen al niet meer kunnen komen. Vandaar dat bij 16 meter bootlengte een omslagpunt zit naar boten die vooral op zee varen. Grotere boten zijn veel meer zeegericht, veelal vertrekkend via het Noordzeekanaal.

Uit de Verstoring- en verslechteringstoets blijkt het volgende.

Van de 19 (broed)vogels waarvoor dit Natura 2000 gebied is aangewezen, zijn 3 soorten relevant voor het onderzoek, te weten de Fuut, Aalscholver en Zwarte stern. Alle overige soorten vertonen hoegenaamd geen overlap met het vaarseizoen, dat loopt van april t/m oktober, foerageren 's nachts en/of verblijven uitsluitend in de oeverzone van het Markermeer. Bijgevolg worden ze niet verder getoetst op verstoring als gevolg van de NDSM jachthaven. De uitkomst van de toetsing is dat er zekerheid is verkregen over het niet optreden van een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten als gevolg van het gebruik van de NDSM jachthaven. Voor individuele exemplaren van genoemde soorten geldt dat er soms wel enige tijdelijke verstoring zal optreden door het gebruik van de NDSM jachthaven, maar dat significante verstoring wordt uitgesloten.

In aanvulling op de resultaten van het onderzoek wordt nog opgemerkt dat de jachthaven de druk op het Markermeer ook vermindert. Boten die nu op het Markermeer varen zullen naar de NDSM-jachthaven komen. Passantenhavens in Amsterdam als de Sixhaven zijn zeer populair; de NDSM-jachthaven zal naar verwachting dat ook zijn. De extra belasting op het Markermeer wordt (al dan niet gedeeltelijk) gecompenseerd door de onttrekkende werking doordat boten van het Markermeer ook naar de NDSM-jachthaven zullen komen.

Tegelijkertijd met het voorbereiden van dit projectbesluit wordt ook de Nbw-vergunning aangevraagd. Het rapport van Oranjewoud is met GS besproken. GS heeft het rapport geschikt bevonden voor de aanvraag. Gelet op de uitkomsten van het rapport staat er niets in de weg voor de verlening van de Nbw-vergunning.

Conclusie:

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat als gevolg van de jachthaven de kwaliteit van de natuurlijke habitats niet verslechtert en dat significante verstoring van vogels uitgesloten kan worden. De vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet kan verleend worden.

6.4. Geluid

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk staat aangegeven, bevat de jachthaven geen geluidsbronnen. De jachthaven veroorzaakt geen geluidhinder.

Tijdens het evenementen kan er sprake zijn hogere geluidniveaus als gevolg van stemgeluid. Naar verwachting zullen deze effecten beperkt blijven en veroorzaken geen hinder bij de huidige bestaande geluidgevoelige functies.

De hogere verkeersintensiteiten tijdens het evenement veroorzaken geen merkbare toename van het verkeerslawaaï ter plaatse van geluidgevoelige objecten. Ten opzichte van de hoge verkeersintensiteiten op de drukke Klaprozenweg blijft de bijdrage van het evenement beperkt.

Overigens wordt opgemerkt dat de duur van eventueel hinder ook beperkt is nu HISWA te water slechts 7 dagen per jaar plaats vindt.

Conclusie:

Het evenement- en verkeerslawaaï tijdens HISWA te water blijft beperkt zodat er geen sprake is van de afbreuk van het woon- en leefklimaat.

6.5. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) bevat luchtkwaliteitseisen voor luchtkwaliteit. Op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de di-

verse stoffen opgenomen. Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

In artikel 2 van het 'Besluit Niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekenende mate bijdraagt, indien aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van die uitoefening of toepassing de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide de 3%-grens niet overschrijdt. De 3%-grens komt overeen met een verslechtering van de luchtkwaliteit met 1,2 µg.

In de 'Regeling Niet in betekenende mate bijdragen' is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan. Zo is onder meer de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) aangewezen als een project waarvan de bijdrage in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt.

Beoordeling aspect luchtkwaliteit

De jachthaven (zonder evenement) heeft slechts een verwaarloosbaar verkeersaantrekkende werking. De bijdrage van de jachthaven aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen kan aangemerkt worden als "niet in betekenende mate". De evenementen hebben slechts een beperkt tijdelijk effect op de luchtkwaliteit met een verwaarloosbaar gevolg op de jaargemiddelde concentraties voor fijn stof en stikstofdioxide. Ook ten aanzien van de daggemiddelde norm van fijn stof geldt dat het effect van evenementen onbeduidend is. Gezien het lage aantal overschrijdingsdagen (18 ten opzichte van de 35 wettelijke toegestane overschrijdingsdagen) is overschrijding van de norm als gevolg van dit project uitgesloten.

In het kader van de milieueffectrapportage voor de herontwikkeling van de hele NDSM-werf is het gezamenlijke effect van alle deelprojecten op de luchtkwaliteit onderzocht. De resultaten van dit onderzoek is opgenomen in het rapport van Cauberg-Huygens Raadgevende Ingenieurs BV van 25 augustus 2010, met kenmerk 20081119-16. Uit het onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van de NDSM-werf geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zal opleveren. Tot slot wordt opgemerkt dat de herontwikkeling van de NDSM-werf opgenomen is in het NSL.

Conclusie:

Het project jachthaven en HISWA te water heeft slechts verwaarloosbaar en tijdelijk effect op de luchtkwaliteit. Ook in samenhang met de herontwikkeling van de hele NDSM-werf kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

6.6. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het 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 PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het 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.

Over het IJ worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Omdat mensen zich in de jachthaven slechts incidenteel en kortstondig bevinden, heeft de jachthaven geen effect op de externe veiligheidsrisico's. Overigens blijkt uit reeds beschikbare gegevens dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ aanwezig is. Verder blijkt dat het Groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt; het hoogste scorende kilometervak een waarde heeft die 0,05% van de oriëntatiewaarde bedraagt.

Hoewel tijdens HISWA te water grote aantallen mensen zich in de jachthaven kunnen bevinden, is het effect hiervan op het groepsrisico (berekend per jaar) gelet op de korte duur van het evenement, nihil. Het is denkbaar dat er een ongeluk met gevaarlijke stoffen tijdens het evenement zich plaats vindt. De organisatie moet voorbereidende maatregelen treffen om adequaat op te kunnen treden tijdens een calamiteit. Deze aspecten worden in het kader van de evenementenvergunning beoordeeld, waarbij de brandweer een adviserende rol heeft.

De planlocatie ligt nog net binnen de maximale effectafstand van 4200 meter van Chemtura Netherlands B.V. die de provincie hanteert als maat voor het invloedsgebied van het groepsrisico. Deze afstand volgt uit de risicoanalyse (QRA) die Chemtura in 2006 heeft gemaakt ten behoeve van de milieuvergunning. Hoewel het plan vanwege de grote afstand van Chemtura rekenkundig gezien geen effect zal hebben op de hoogte van het groepsrisico, moet er formeel gezien op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen wel een verantwoording voor het groepsrisico worden opgesteld. Zie hiervoor bijlage 1 t/m 3.

Conclusie:

De realisatie van de jachthaven en het houden van HISWA heeft geen effect op het plaatsgebonden en groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen; deze risico's zijn aanvaardbaar.

6.7. Archeologie

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

In mei 2009 heeft het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) een bureauonderzoek uitgevoerd naar de te verwachten archeologische waarden in het hele NDSM-werf. Uit deze inventarisatie blijkt dat in het IJ een wijde verspreiding van overblijfselen kan voorkomen die verband houden met de scheepvaart vanaf de 13de eeuw of met stadsafval uit de historische periode van Amsterdam. Tevens kan de ondergrond op grotere diepte (12 meter + NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Vanwege de lage verwachting geldt conform het gemeentelijk beleid dat alleen bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan de waterbodem een Inventariserend Veldonderzoek nodig is. Omdat bodemingrepen op een kleiner gebied betrekking hebben dan 10.000 m², is een inventariserend veldonderzoek in dit geval niet noodzakelijk. Wel blijft een wettelijke meldingsplicht van kracht. Deze houdt in dat bij toevalsvondsten BMA per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever van de bouw- of andere bodemverstoringende activiteiten.

Conclusie:

De verwachting dat archeologische waarden in de waterbodem worden aangetroffen, is laag. Derhalve is er geen verder veldonderzoek nodig voor de start van de werkzaamheden.

6.8. Kabels en leidingen

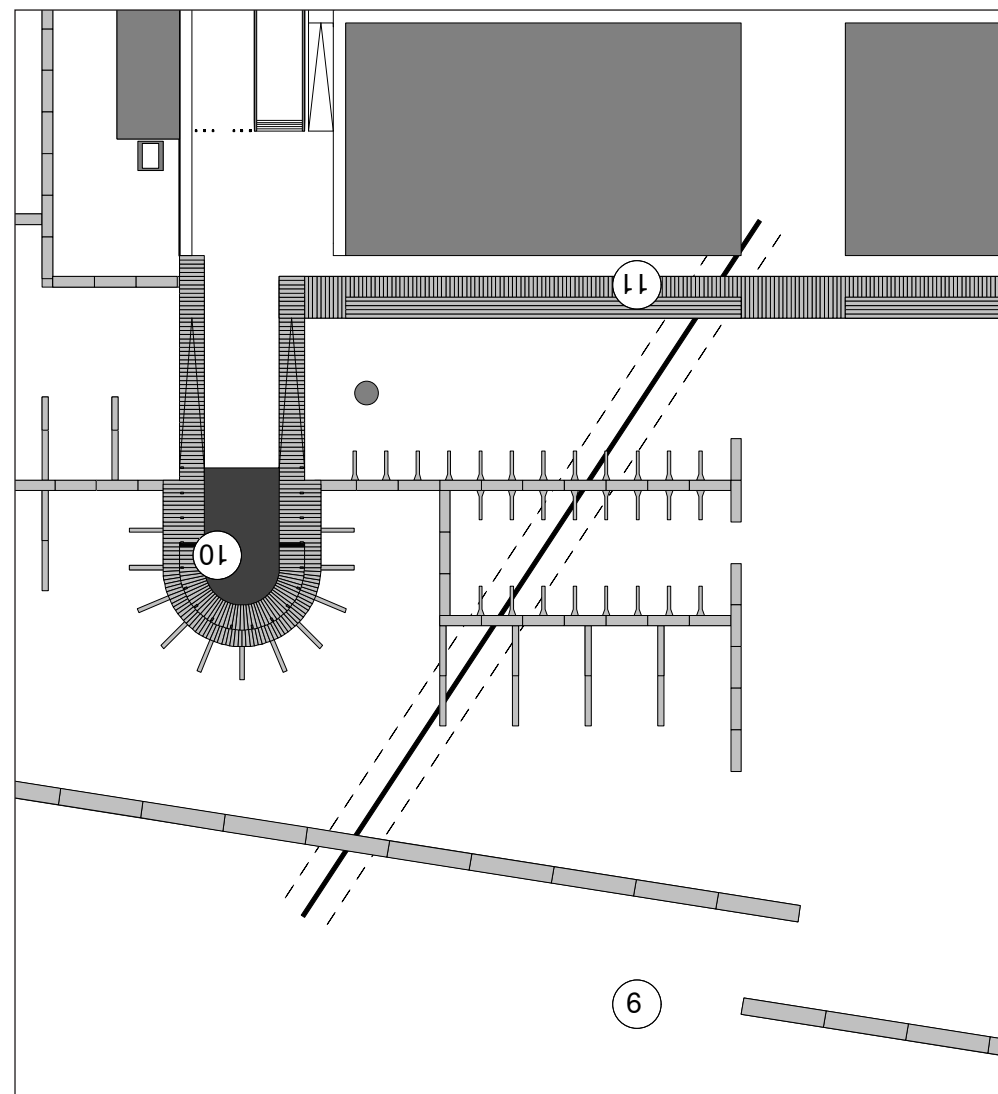
Op de NDSM-werf ligt een rioolpersleiding, zie situering op de vaste puntenkaart op pagina 6 van dit document. Uit de Richtlijnen voor het werken nabij riolering (Waternet, 2008) kan worden afgeleid dat de paalfunderingen op een afstand van minstens 5 m van de leiding moeten worden geplaatst. De persleiding heeft een doorsnede van 1,2 m. De vrij te houden zone is dus 11,2 m breed. Dit is afgerond 12 m en de persleiding met 12 m zone is ingetekend op bijgaande tekening.

Er zal voor worden gezorgd dat de 12 m zone vrij blijft:

- De pier met het gebouw ligt nergens boven de zone.
- Het hoofdsteigerwerk kruist twee keer de zone. De ankerpalen waarmee die drijvende steigers verankerd worden staan ca 25 tot 30 m uit elkaar. Dat kan dus zo uitgewerkt worden dat de 12 m zone vrij blijft.
- De instapsteigers voor de kleinere ligplaatsen hebben geen aparte verankering, deze zitten alleen vast aan de hoofdsteiger.
- De rij 24 m ligplaatsen ten oosten van de pier ligt deels boven de zone. De meest westelijke 24 m instapsteiger kan geen achterpaal krijgen want het eind ligt boven de zone. Dat moet constructief zo worden opgelost dat er geen achterpaal nodig is.
- Precies tussen de einden van de 24 m instapsteigers komt steeds een achterpaal. Deze achterpalen komen nergens in de zone.

Conclusie

Bij de uitvoering van bouwwerkzaamheden worden maatregelen getroffen om een zone rondom de rioolpersleiding vrij te houden. De ligging van de rioolleiding vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bouwplan.



Locatie persriool ter plaatse van Hiswa-Marina

7. Economische haalbaarheid

Het project wordt volledig voor risico van initiatiefnemer ontwikkeld. Initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om het project uit te voeren.

De grond waarop het bouwplan betrekking heeft, is in eigendom van de gemeente en wordt aan initiatiefnemer in erfpacht gegeven. Kostenverhaal als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, is verzekerd via het erfpachtstelsel. Het opstellen van een exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro, is daarom niet noodzakelijk.

8. Samenvatting en conclusies

8.1. Samenvatting

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het exploiteren van een jachthaven en het houden van in totaal 6 nautische evenementen in de jachthaven, waarvan de belangrijkste de bootbeurs HISWA te water is.

De onderbouwing is gegeven aan de hand van de volgende aspecten:

- Beleidskader: beoordeling aansluiting bij beleid;
- Milieu: beoordeling effecten van het project en toetsing aan relevante wetgeving;
- Uitvoerbaarheid: beoordeling economische haalbaarheid van het plan.

8.2. Conclusies

Kader

Het initiatief voldoet aan het volgende beleid:

- De Structuurvisie Amsterdam 2040.
- Het verkeers- en vervoersbeleid. De locatie is thans goed bereikbaar. De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt de komende jaren verbeterd o.m. door uitvoering van de HOV-bus-verbinding tussen Zaanstad en Noord-zuidlijnstation van Hasseltweg en intensivering van de pontverbindingen.
- Het Locatiebeleid
- Het Strategiebesluit NDSM-werf
- Het Plaberum Projectbesluit, als stedenbouwkundig kader in voorbereiding.
- Parkeernota Parkeren op maat

Milieuaspecten

- Het benodigde aantal parkeerplaatsen t.b.v. de jachthaven wordt aan de pier van het HISWA Nautisch Centrum – Amsterdam gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan het Locatiebeleid, Parkeernota Parkeren op maat en de parkeerrichtlijn van CROW. Tijdens evenementen worden parkeerplaatsen toegewezen op de NDSM-werf dan wel in dichtbijgelegen gebieden.
- Het initiatief heeft geen effect op waterhuishouding en de waterbodem. De jachthaven achter de golbreker behoeft geen aanvaarbescherming.
- Significante negatieve gevolgen voor de natuurlijke habitats in het IJmeer-Markermeer zijn uitgesloten. De kwaliteit van de habitats verslechtert niet en er is sprake van tijdelijke niet significante verstoring van vogels. De Natuurbeschermingswet-vergunning kan verleend worden.

- Er zijn geen onaanvaardbare externe veiligheidsrisico's die een belemmering vormen voor dit initiatief.
- De jachthaven en de evenementen dragen "niet in betekenende mate" bij aan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Ook in samenhang met de herontwikkeling van de hele NDSM-werf kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.
- Voor zover mogelijk wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het MER. De aanbevelingen van het MER zijn echter met name relevant voor het landprogramma.

Economische haalbaarheid

- Het project is economisch uitvoerbaar.

Slotconclusie

Op basis van het bovenstaande kan samenvattend worden geconcludeerd dat het initiatief geen onaanvaardbare gevolgen voor de omgeving zal hebben.

COLOFON

Opdrachtgever	HISWA Vereniging Fred Redeker
Productie	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam Mr. Reka Kovacs, jurist/ projectleider Hans Epskamp, stedenbouwkundig adviseur Tim Nagtegaal, stedenbouwkundig assistent
Bijdragen van	SeARCH Architects, Bjarne Mastenbroek, Kathrin Hanf (Ontwerp HISWA Nautisch Centrum) Oranjewoud Raadgevende Ingenieurs bv (M.E.R.) MWH (Bodemonderzoek)
Amsterdam	13 april 2011

Bijlage 1: Verantwoording groepsrisico Chemtura Netherlands B.V.

De planlocatie ligt nog net binnen de maximale effectafstand van 4200 meter van Chemtura Netherlands B.V. die de provincie hanteert als maat voor het invloedsgebied van het groepsrisico. Gelet op artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt het groepsrisico als volgt verantwoord.

Het huidige groepsrisico als gevolg van Chemtura is erg laag: ruim een factor honderd lager dan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico.

De planlocatie ligt binnen de maximale effectafstand van 4200 meter die volgt uit de QRA van 2006. In 2008 is echter door het RIVM de geactualiseerde rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen gepubliceerd. Toepassen van deze methodiek leidt voor Chemtura tot een veel kleiner invloedsgebied. Uit de bijgevoegde notitie van AVIV d.d. 27 november 2008 (zie bijlage 2) blijkt dat met de geactualiseerde rekenmethode de maximale afstand voor 1%-letaliteit circa 1060 meter bedraagt. Daar ligt de planlocatie ver buiten. Omdat het plan feitelijk buiten het rekenkundige invloedsgebied ligt, heeft het derhalve geen invloed op het groepsrisico.

De provincie is nog in een traject met Chemtura verwikkeld om deze nieuwe afstand van 1060 meter voor het invloedsgebied ook een formele status in de vergunning te geven. Dat zal naar verwachting half 2011 geregeld zijn.

Het groepsrisico ligt ver onder de oriëntatiewaarde en het plan heeft geen invloed op het groepsrisico. Het bevoegd gezag heeft deze situatie beoordeeld als aanvaardbaar. Maatregelen of voorschriften om het groepsrisico verder te beperken zijn daarom niet noodzakelijk geacht.

Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico van Chemtura, is het niet noodzakelijk om de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico te onderzoeken. Het bevoegd gezag beoordeelt het restrisico als aanvaardbaar.

Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico, is het niet noodzakelijk om de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst te onderzoeken. Het bevoegd gezag beoordeelt het restrisico als aanvaardbaar.

De Brandweer heeft (in het kader van het bestemmingsplan Houthaven) reeds in november 2008 advies gegeven over de zelfredzaamheid en hulpverlening met betrekking tot een ongeval bij Chemtura. Dit advies (zie bijlage 3) is ook bruikbaar voor onderhavig plan. De afstanden die door de hulpverlening worden aangehouden zijn bepaald met het werkblad v14 van DCMR en NIFV d.d. oktober 2006 en het effectenmodel "Effects" van TNO. Daaruit blijkt dat de afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen ligt op ca. 2.000 meter. Het plangebied ligt ver buiten deze afstand en daarom constateert de Brandweer in haar advies dat er geen risicobeperkende maatregelen noodzakelijk zijn.



Adviesgroep AVIV BV
Langestraat 11
7511 HA Enschede

Bijlage 2: Notitie AVIV effectafstand Chemtura

Notitie : Maximale effectafstand Chemtura Netherlands B.V.

Opdrachtgever : Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht
Contactpersoon S Musch
Datum : 27 november 2008
Auteur : ir. G.A.M. Golbach
Project : 081469

Inleiding

De inrichting Chemtura Netherlands B.V. valt onder het Brzo 1999 en heeft recent een geactualiseerde versie van de risicoanalyse aan het bevoegd gezag ex Wm zijnde de provincie Noord-Holland ter beschikking gesteld (QRA Chemtura Netherlands, revisie B, 28 maart 2006). In deze risicoanalyse is ook het risico veroorzaakt door toxische verbrandingsproducten bij een brand in de CPR 15-2 opslaguimtes beschouwd. De maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling is volgens deze analyse 4200 m.

Recent is door het RIVM de geactualiseerde rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen gepubliceerd [2]. Toepassen van deze methodiek zal voor Chemtura leiden tot een kleinere maximale afstand.

Ongevalsscenario

De risicoanalyse van Chemtura laat zien dat het vrijkomen van stikstofdioxide bij een brand van 1800 m² in loods HAD West bepalend is voor de maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling.

De geactualiseerde rekenmethodiek leidt tot de volgende wijzigingen:

- Het maximale brandoppervlak is nu 900 m². In de risicoanalyse van Chemtura is 1800 m² gebruikt.
- Het omzettingspercentage van stikstof naar stikstofdioxide is nu 10%. In de risicoanalyse van Chemtura is 35% gebruikt.

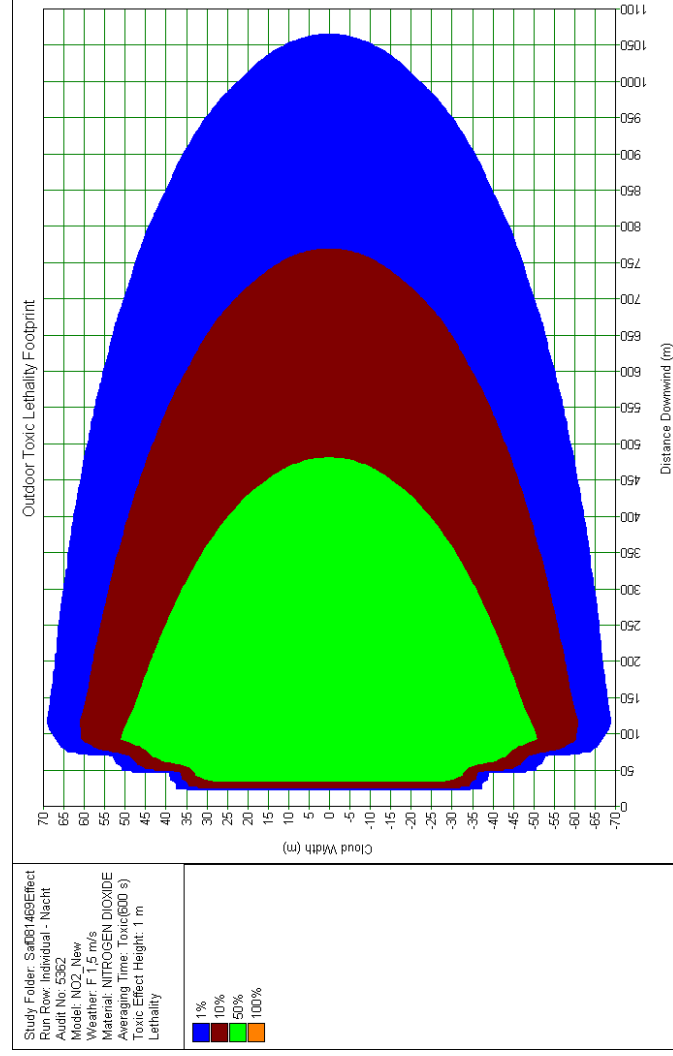
Tabel 1 toont de invloed op de maximale bronterm.

Type	Bronterm 2006 [kg/s]	Bronterm nu [kg/s]
Stikstofdioxyde	4.122	0.589
Waterstofchloride	13.0	6.611

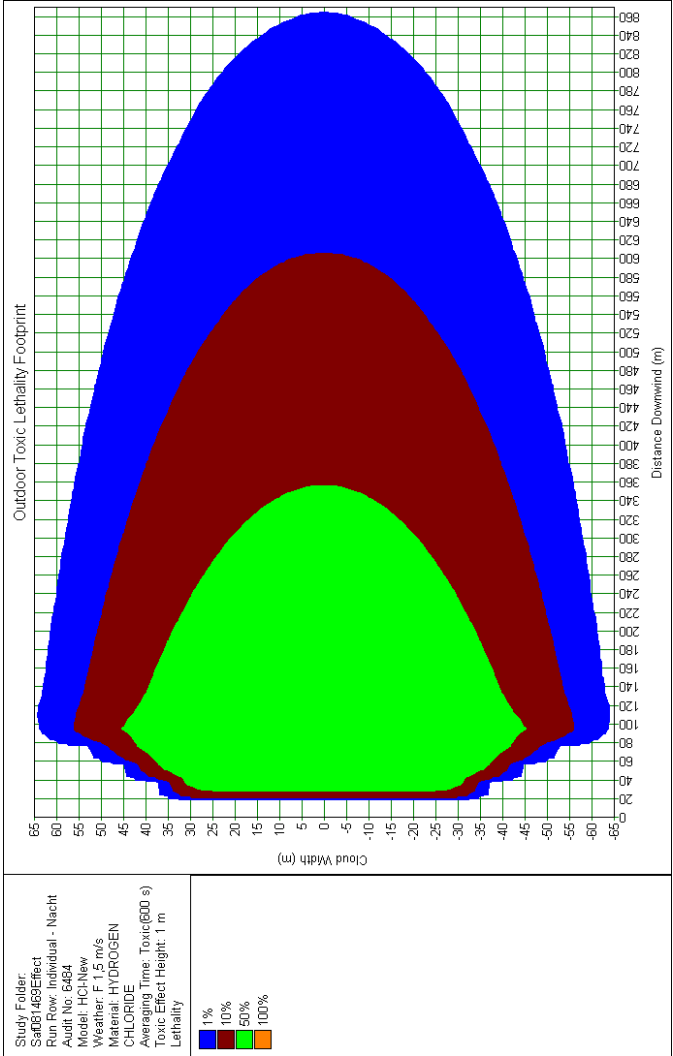
Tabel 1. Maximale bronterm toxische verbrandingsproducten

Maximale effectafstand

De maximale effectafstand is berekend met Safeti-NL versie 6.53. Voor de ruwheidslengte is 0.5 m gehanteerd. Het opslaggebouw is gemodelleerd als 50 x 50 x 7 m (het grondoppervlak mag maximaal 2500 m² zijn). De maximale afstand treedt op bij weersklasse F-1.5. Figuur 1 en 2 tonen de afstand tot verschillende niveaus voor de kans op overlijden voor stikstofdioxyde en waterstofchloride. Voor stikstofdioxyde is de afstand nu 1060 m en voor waterstofchloride 870 m.



Figuur 1. Kans op overlijden voor 0.589 kg/s stikstofdioxyde weersklasse F-1.5



Figuur 2. Kans op overlijden voor 6.611 kg/s watersofchloride weersklasse F-1.5

Conclusie

De maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling veroorzaakt door toxische verbrandingsproducten is met de geactualiseerde PGS-15 rekenmethode circa 1060 m.

Referenties

1. Chemtura Netherlands
2006 QRA Chemtura Netherlands
Rapport Tebodin, revisie B van 28 maart 2006
2. RIVM
2008 Concept rekenmethode voor PGS-15 inrichtingen

BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht
t.a.v. mevrouw ir. Y.E. Moulijn
Postbus 922
1000 AX AMSTERDAM

Weesperzijde 99
Postbus 92171
1090 AD Amsterdam
Telefoon (020) 555 66 66
Fax (020) 555 68 61
www.brandweer-amsterdam-amstelland.nl
info@brandweer-amsterdam-amstelland.nl



Datum	13 november 2008	Telefoon	020-5556467
Onze referentie	DIV/2008	Fax	
Behandeld door	De heer F. El-Aaidi	Bijlagen	
Uw referentie		E-mail	f.elaaiddi@brandweer-amsterdam-amstelland.nl
Uw brief van	17 september 2008	Onderwerp	Planvorming Houthaven Amsterdam

Geachte mevrouw Moulijn,

Naar aanleiding van uw adviesaanvraag op 17 september 2008 ten behoeve van de planvorming in het gebied Houthaven in Amsterdam, delen wij u het volgende mee.

De hierboven genoemde aanvraag gaat over het bedrijf Chemtura Netherlands B.V. en de mogelijke invloed op het plan Houthaven. Chemtura heeft een opslagloods voor gevaarlijke stoffen en vormt daardoor een risico voor de omgeving. Dit risico is berekend en uit de berekening blijkt dat het scenario brand in de opslagloods voor gevaarlijke stoffen waarbij giftige gasen vrijkomen het risico bepalende scenario voor de hulpverlening is.

De omvang van de schade bij dit scenario wordt bepaald door de hoeveelheid giftig gas dat bij verbranding vrijkomt en de verspreiding van het gas. De afstanden die door de hulpverlening worden aangehouden zijn bepaald met het werkblad v14 van DCMR en NIFV d.d. oktober 2006 en het effectenmodel "Effects" van TNO. Daaruit blijkt dat de afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen ligt op ca. 2.000 meter.

Het plan Houthaven in Amsterdam ligt op 3.500 meter in het gebied waar onbeschermden personen bij een blootstellingduur van 1 uur hinder en irritatie ondervinden. Gelet op deze afstand en de mogelijkheden voor de hulpdiensten zijn risicobeperkende maatregelen niet noodzakelijk.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de heer F. El-Aaidi. De contactgegevens vindt u in het briefhoofd.

Wij verwachten u hiermee voldoende en naar genoegen te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,

Mevr. mr. A.M. Dorland
Manager Veiligheid- en vergunningsadvies
Brandweer Amsterdam-Amstelland