

Overleg op grond van artikel 5.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ten behoeve van projectbesluit Wro en bouwvergunning Amsterdam Marina

Over het project is conform artikel 5.1.1 Bro overleg gevoerd met alle betrokken organen en diensten van andere overheden.

Het gevoerde overleg is voor ons geen aanleiding om af te zien van het verlenen van medewerking aan het project. Hieronder een overzicht van de organisaties waarmee overleg is gevoerd en de van toepassing zijnde reacties:

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Het College van B & W van Amsterdam heeft geen bezwaren kenbaar gemaakt.

Waternet

- Met betrekking tot de waterkering is er geen Waterwetvergunning nodig omdat de werkzaamheden niet in de beschermingszone ervan plaatsvinden;
- Ten aanzien van het slaan van buispalen ten behoeve van de steigers is niet Waternet maar Rijkswaterstaat bevoegd gezag;
- Indien er grondwater wordt onttrokken is een melding of vergunning in het kader van de Waterwet nodig;

Naar aanleiding van soortgelijke werkzaamheden in de omgeving van dit project is naar voren gekomen dat Waternet als beheerder van de hoofdtransportleiding tevens voorschrijft:

- Dat minimaal 6 weken voor start uitvoering door de uitvoerende partij het uitvoeringsplan moet worden aangeleverd. In het uitvoeringsplan wordt vastgelegd hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd, met name de wijze waarop de palen worden ingebracht is van belang voor de ongestoorde ligging van de hoofdtransportleiding.

Provincie Noord-Holland

De Provincie merkt ten aanzien van het project het volgende op:

- Voor de bouw en het gebruik als jachthaven is een Natuurbeschermingswetvergunning vereist, er dient een goede afstemming plaats te vinden tussen het projectbesluit en de vergunningaanvraag om een natuurbeschermingswetvergunning;
- In de concept onderbouwing (van oktober 2010) is de definitie van een kwetsbaar object niet juist toegepast, derhalve is de onderbouwing ten aanzien van het aspect Externe Veiligheid niet correct.

Rijkswaterstaat

- Ten aanzien van het slaan van buispalen ten behoeve van de steigers is in het kader van de waterkwaliteit geen Waterwetvergunning vereist;
- Voor de exploitatie van de jachthaven moet een melding worden gedaan in het kader van het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken.

VROM-Inspectie, regio Noord-West

Gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid gaat het in het project om Nationaal belang 02:

Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur:

- Er dient rekening te worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking en de ontsluiting van het gebied bij evenementen;
- Het gebruik van de jachthaven mag geen negatieve invloed hebben op het doorgaande verkeer op de vaarweg.

Ten aanzien van de gemaakte reacties merken wij het volgende op:

- Ten behoeve van het project zal geen grondwater worden onttrokken, een melding of vergunning in het kader van de Waterwet is dan ook niet vereist;
- HISWA Vereniging ziet erop toe dat het gevraagde uitvoeringsplan minimaal 6 weken voor start uitvoering aan Waternet wordt aangeleverd;
- Gelijktijdig met de voorbereidingen van dit projectbesluit is door HISWA Vereniging de Natuurbeschermingswetvergunning aangevraagd;
- In de Ruimtelijke onderbouwing komt het begrip kwetsbaar object niet voor, de onderbouwing is daarom niet aangepast, wel is naar aanleiding van de reactie de notitie 'Herberekening Groepsrisico IJ project HISWA' opgesteld. Deze notitie is als bijlage (B4) aan deze beschikking bijgevoegd;
- Voorafgaand aan de ingebruikname van de jachthaven moet een melding worden gedaan in het kader van het Besluit brandveilig gebruik bouwwerken;
- Met dit projectbesluit worden niet de evenementen in en rond de jachthaven geregeld, hiervoor zullen evenementenvergunningen worden aangevraagd. In de ruimtelijke onderbouwing wordt wel ingegaan op de situatie tijdens evenementen om aan te tonen dat het project hiervoor een geschikte locatie biedt. De jachthaven heeft geen onvoorziene verkeersaantrekkende werking en de druk op de ontsluiting van het gebied zal ook minimaal verhogen;
- Het project dient te voldoen aan het Binnenvaartpolitiereglement en de Verordening op binnenwater, hierin wordt ondermeer het gebruik van verlichting en het plaatsen van scheepvaartborden geregeld. Tussen de vaarweg van het IJ en de jachthaven wordt een golfbreker aangelegd waardoor er wederzijds geen hinder wordt ondervonden.

Bijlagen:

- Reactie Waternet, d.d. 9 oktober 2010
- Reactie Provincie Noord-Holland, d.d. 22 december 2010
- Reactie Rijkswaterstaat, d.d. 16 november 2010
- Reactie VROM-Inspectie, regio Noord-West, d.d. 23 december 2010

Egthuijsen, Hans

Van: Joyce Mulder [joyce.mulder@waternet.nl]
Verzonden: vrijdag 29 oktober 2010 14:19
Aan: Egthuijsen, Hans
Onderwerp: Betr.: Bouwplan realiseren van een jachthaven met Nautisch Centrum

Bijlagen: Waterkering Computerweg.PDF



Waterkering
Computerweg.PDF (3

Beste mijnheer Egthuijsen,

Ik zou nog even kijken of jullie voor de te realiseren plannen bij het Kraanspoor nog een vergunning nodig hebben van Waternet. Ik heb de plannen even bekeken. En het lijkt erop van niet. Bij het Kraanspoor zelf ligt geen waterkering. Die ligt verderop ter hoogte van de Computerweg. Ik voeg bij deze mail een tekening van het gebied waarop de waterkering is aangegeven met daarbij ook de beschermingszones. Als er werkzaamheden in die beschermingszones plaatsvinden dan is het handig Waternet te raadplegen of er geen vergunning nodig is.

De meeste werkzaamheden vinden plaats in het water het 'IJ. Dit is water valt onder het gezag van Rijkswaterstaat. Er zal bij Rijkswaterstaat zeker een vergunning moeten worden aangevraagd. Maar vooralsnog is er van Waternet geen vergunning nodig.

Het enige wat ik nog zou kunnen bedenken waarvoor misschien een vergunning nodig is of misschien is een melding voldoende, als jullie grondwater gaan onttrekken. Dus mocht u weten of dat gaat gebeuren dan kan ik u daar nog wat informatie over geven.

Ik hoop u een voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er nog vragen zijn dan hoor ik die graag.

Met vriendelijke groet,

Joyce Mulder
Waternet
Afdeling Planadvies & Vergunningen

Korte Ouderkerkerdijk 7
Postbus 94370
1090 G.J. Amsterdam
T: 020 - 608 25 45
F: 06 - 53 46 44 16
F: 020 - 608 39 00
E: joyce.mulder@waternet.nl

>>> "Egthuijsen, Hans" <h.egthuijsen@noord.amsterdam.nl> 10/26/2010
2:32 >>>
Geachte mw. Mulder,

Wij hebben een drietal bouwplannen ontvangen (voor 1 oktober 2010) voor het realiseren van:

1. bouw van steigers;
2. bouw van een nautisch centrum;
3. realiseren van een jachthaven zonder bouwplan;

op de locatie terrein Kraanspoor en de Werfkade (in het IJ en de insteekhaven) te Amsterdam Noord.

1. bouw van steigers
Het bouwen van steigers op de locatie past binnen de bestemming 'water'.
2. bouw van een nautisch centrum

Het bouwen van een nautisch centrum (horeca, kantoren en winkels) op een nog aan te leggen pier, past niet binnen de bestemming 'water' en hiervoor is een projectbesluit nodig. Hierbij de link naar de ruimtelijke onderbouwing van dit bouwplan:
<https://rcpt.yousendit.com/974872079/7cbd35829ecfb01b15b25880d6b0fd52>

3. realiseren van een jachthaven

Het is eerst de bedoeling dat het evenement HISWA wordt georganiseerd (2011) middels een evenementenvergunning. Hierna is het de bedoeling dat de steigers (onder 1) worden gebruikt om een jachthaven te realiseren. Hiervoor zijn geen gebouwen nodig of andere bouwwerken. In de toekomst zal gebruik gemaakt worden van het nautisch centrum. Voor het realiseren van de jachthaven is een projectbesluit nodig. Hierbij de link naar de ruimtelijke onderbouwing:
<https://rcpt.yousendit.com/974873379/e020d268f4fe5b1e6ef03442356907f9>

In het kader van art. 5.1.1 Bro overleg stuur ik u deze mail.
Vriendelijk verzoek ik u aan te geven naar welk adres en t.a.v. wie ik het bouwplan kan toezenden (indien noodzakelijk).
Graag ontvang ik uw reactie op bovengenoemde bouwplannen onder 2 en 3 en uw reactie op de ruimtelijke onderbouwingen.

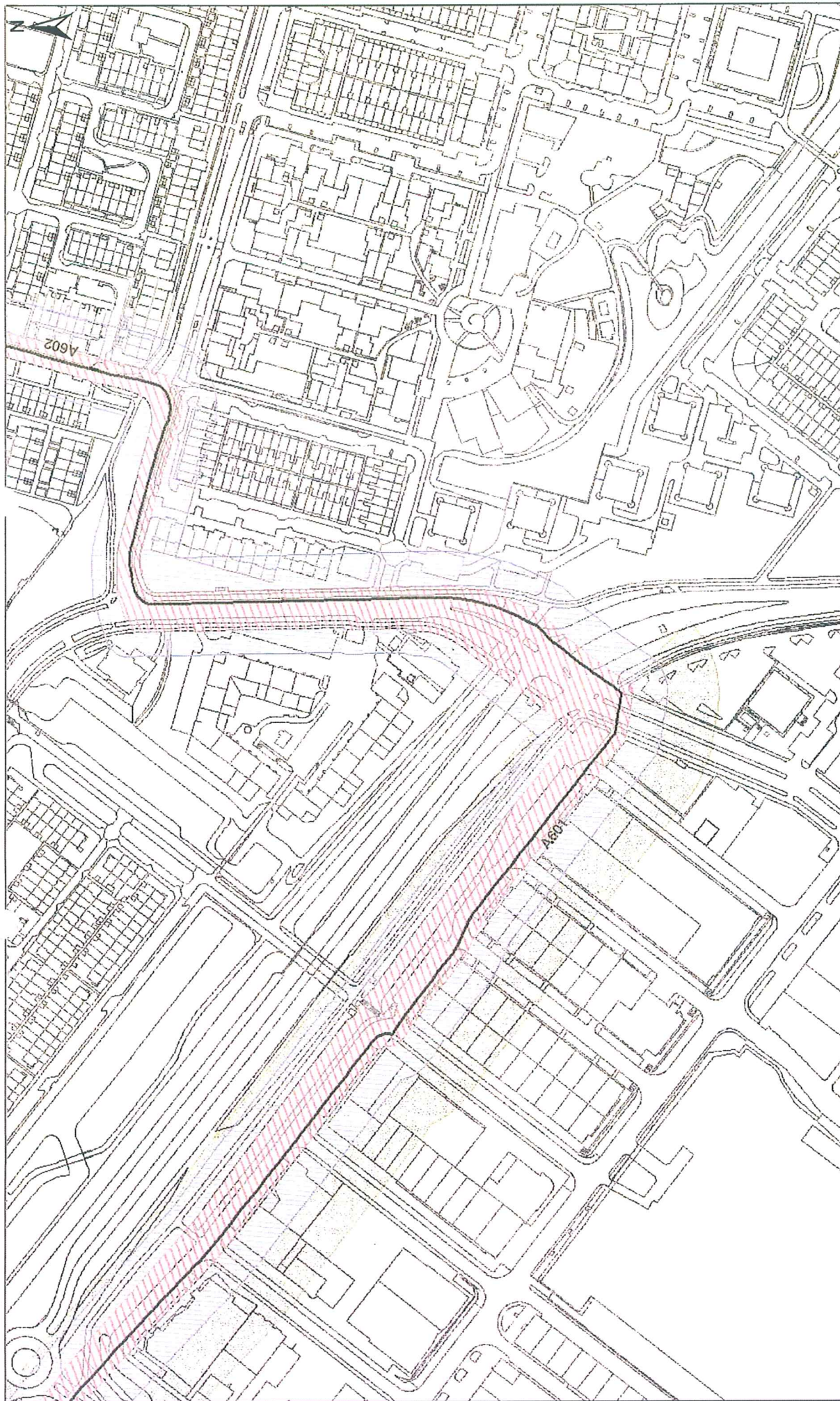
Hoogachtend,

Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.
Alleen schriftelijke correspondentie uitgaande van en ondertekend door het bevoegde bestuursorgaan bindt gemeente Amsterdam stadsdeel Noord.
Op alle e-mail van gemeente Amsterdam stadsdeel Noord is de volledige e-mail disclaimer van toepassing (te raadplegen op
<http://www.noord.amsterdam.nl/disclaimer.pdf>)

Waternet is de gemeenschappelijke organisatie van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam.

De informatie verzonden in dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. Waternet staat niet in voor de juiste overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.

The information contained in this communication is confidential and may be legally privileged. It is intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed and others authorised to receive it. If you are not the intended recipient, you are hereby notified that any disclosure, copying, distribution or taking any action in reliance of the content of this information is strictly prohibited and may be unlawful. Waternet is neither liable for the proper and complete transmission of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt.



Legenda

Referentielijn

Kernzone

Beschermingszone

Bullenbeschermingszone

Sectielijn

Kunswerk



Legger van de direct kerende boezemwaterkeringen in Amsterdam West en langs de Westeinderplassen

Vastgesteld door het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht bij besluit AB 07/007 d.d. 8 maart 2007.

mr. P.L. Hatzmann
secretaris

[Handwritten signature]

J. de Bondt
dijgraaf

[Handwritten signature]



Sector Watersysteem
Ad. Informatiebeheer

Postbus 94370
1009 GA Amsterdam

Kaartblad: Zijkanaal_6

Deur: nr. 22, 2007
Lengte: 12,500
Breedte: 12,500

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Gemeente Amsterdam
Dagelijks bestuur van het stadsdeel Amsterdam – Noord
De heer J. Egthuijsen
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mr. Arthur Pol
SHV/VG/OMG

Doorkiesnummer (023) 514 3592
pola@noord-holland.nl

1 | 3

16 DEC. 2010

Betreft: ontwerp projectbesluit Jachthaven

Geachte heer Egthuijsen,

Kenmerk

2010 - 74997

Uw kenmerk

Bij brief van 2 november 2010, bij ons ontvangen op 3 november 2010, kenmerk 2010 - 65743, heeft u ons verzocht om het ontwerp project-

VERZONDEN 21 DEC. 2010

besluit Jachthaven te beoordelen.

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot de provinciale belangen, zoals deze zijn vastgesteld in onze Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. Voornoemde verordening is in werking getreden.

Planinhoud

Het projectbesluit ziet op het juridisch - planologisch creëren van de mogelijkheid om steigers, nautisch centrum en jachthaven op de locatie Kraanspoor en Werfkade (in het IJ en de insteekhaven) te bouwen.

Reactie

Het plangebied alwaar het onderhavig plan zich op richt is gelegen in het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG), zoals blijkt uit Kaart 2 behorende bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie Noord - Holland 2010. Wij wensen het navolgende op te merken.

 Gemeente Amsterdam Stadsdeel Amsterdam-Noord				
INGEKOMEN: 22 DEC. 2010				
Aankomst: <i>20-20465</i> Aankomst: <i>V-20249</i> Bestemd voor: <i>USD/VGN/VBW</i>				
	☐	FK	TB	TKN
	☐	FK		
	☐	FK		
	☐	FK		
	☐	FK		
	☐	FK		
	☐	FK		
	☐	FK		
Overboeken naar:		Sec.	Afd.	

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Surinameweg 11
Haarlem [2035 VA]
www.noord-holland.nl

1. Natuurbeschermingswet

Wij hebben het ontwerp projectbesluit beoordeeld en merken daarbij het navolgende op:

- a. de helft van het aantal ligplaatsen (334) is voor grote boten (10 – 13 meter) en de rest voor bewoners. Naar aanleiding van de door u ingediende aanvraag om een Natuurbeschermingswet-vergunning zijn hieromtrent reeds vragen gesteld. Hierbij is door u verzekerd dat de minimale bootlengte 8 meter bedraagt zoals ook is gebruikt in de berekening van de vaarbewegingen. Vorenstaand aspect wordt niet onderschreven in het ontwerp projectbesluit;
- b. er wordt expliciet verwezen naar het HISWA – evenement. Het evenement maakt echter geen onderdeel uit van de vergunning-aanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet. De aanvraag gaat alleen in op het reguliere toekomstige gebruik van de jachthaven. Wij stellen vast dat hier sprake is van een tweetal projecten, namelijk de haven en het HISWA – evenement. Analooq aan ieder ander evenement dient dit bekeken te worden in het licht van de Natuurbeschermingswet. Hieromtrent dient met ons overlegd te worden. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan extra vaarbewegingen in het IJmeer en Markermeer.

Wij achten het nodig dat er een goede afstemming is tussen enerzijds het projectbesluit en anderzijds de vergunningaanvraag om een Natuurbeschermingswetvergunning. Wij raden u aan om contact op te nemen met de heer ir. M. Hartman, vergunningverlener Natuurbeschermingswet. Hij is telefonisch bereikbaar onder het nummer 023 – 5143189 en bij mail via hartmanm@noord-holland.nl

2. Externe Veiligheid

Wij hebben het onderdeel externe veiligheid van de ruimtelijke onderbouwing behorende bij het onderhavige projectbesluit beoordeeld. Wij zijn van mening dat de onderbouwing niet correct is.

De definitie van een kwetsbaar object is niet juist toegepast en daarnaast bevat het plan onvoldoende informatie om te kunnen beoordelen of het onderdeel Externe Veiligheid hierin correct is verwerkt. Wij raden u aan om contact op te nemen met mevrouw N. Schmearsal-Hoekstra. Zij is telefonisch bereikbaar onder het nummer 023 – 5144023 en bij mail via hoekstran@noord-holland.nl

Wij achten het van belang dat u met bovenstaande opmerkingen rekening houdt voordat u het ontwerp projectbesluit verder in procedure brengt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,



unitmanager Vergunningen Omgeving
dhr. Ing. S.B. Bakker

Egthuijsen, Hans

Van: Kuperus, Jan (DNH) [jan.kuperus02@rws.nl]**Verzonden:** dinsdag 16 november 2010 17:05**Aan:** Egthuijsen, Hans**Onderwerp:** HISWA initiatief Amsterdam marina

Geachte heer Egthuijsen,

We hebben het definitieve document Ruimtelijke onderbouwing HISWA-initiatief Amsterdam Marina met belangstelling gelezen.

In het kader van mogelijke vergunningverlening in het kader van de Waterwet kan ik u het volgende melden;

- voor wat betreft het veiligheidsaspect van de waterwet geldt dat de aangewezen lokatie buiten het beheergebied van Rijkswaterstaat ligt
- voor wat betreft het waterkwaliteitsaspect van de waterwet gelden de volgende zaken:

1. Omdat met de komst van de Waterwet de scope meer ligt op een eventuele lozing bij waterbodemon activiteiten acht ik het slaan van de buispalen tbv de golfbreker niet vergunningplichtig i.h.k.v. Wtw. M.a.w. het slaan geeft slechts minimaal vertroebeling dus is er geen sprake van een lozing. Daarbij is er op deze locatie geen sprake van mobiele verontreiniging die naar de diepere bodem kan verplaatsen.
2. Het project kunt U dus afdoen met een werkplan en tekeningen, hetzelfde zal voor tijdens de HISWA-situatie gelden.
3. Ook moet er voor de exploitatie van de haven een melding worden gedaan i.h.k.v. activiteitenbesluit. Zie: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/publicaties-pb51/activiteitenbesluit-jachthavens.html>

Er dient dus een melding gedaan te worden in het kader van het activiteitenbesluit (art 1.10 Activiteitenbesluit). Welke zaken willen wij weten in het kader van het Activiteitenbesluit?

1. welke afvalstromen worden er geloosd in de jachthaven?
2. hoeveel lozingspunten zijn er?
3. wat is de kwaliteit van de verschillende afvalstromen?

Indien U nog vragen heeft, kunt U contact met mij opnemen. Als de nadere gegevens door ons ontvangen zijn, wil ik graag met betrokkenen een vooroverleg organiseren.

met vriendelijke groeten,

Jan Kuperus

Jan Kuperus
RWS DNH Waterdistrict
Intaker waterwet / gebiedsadviseur
tel: 0255-566339
mobiel; 06 22976557
mail: jan.kuperus02@rws.nl

Disclaimer ***** Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend. Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u dit bericht per abuis hebt ontvangen, wordt u verzocht het te vernietigen en de afzender te informeren. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of de volledigheid van de mail contact met afzender op te nemen. This message shall not constitute any rights or obligations. This message is intended solely for the addressee. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. When in doubt whether this message is correct or complete, please contact the sender.

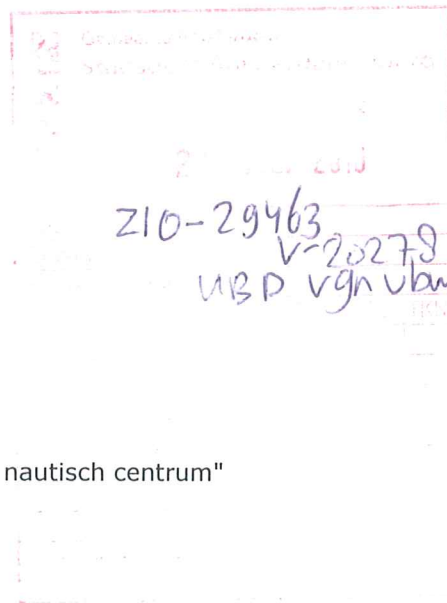
17-11-2010



VROM-Inspectie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 1006 2001 BA Haarlem

Het dagelijks bestuur van
het stadsdeel Amsterdam Noord
Ter attentie van de heer J. Egthuijsen
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam



VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regio afdeling Noord-West
Kennemerplein 6-8
Postbus 1006
2001 BA Haarlem
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
Ir. M.J. Versteegh
T 023-5150651
F 023-5150777

Kenmerk
20100073657-MV-NW

Kopie aan
Provincie Noord-Holland
Rijkswaterstaat dienst
Noord-Holland

Datum 20 DEC. 2010

Betreft voorontwerp projectbesluit "HISWA nautisch centrum"

Geachte heer Egthuijsen,

Op 5 november 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerp projectbesluit "HISWA nautisch centrum".

Op 29 november 2010 heb ik u per mail laten weten geen opmerkingen te hebben bij dit plan. Op 16 december 2010 heb ik echter een verlate reactie ontvangen van Rijkswaterstaat, met het verzoek deze alsnog aan u op te sturen. Mijn mail van 29 november 2010 komt hiermee te vervallen

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het bovengenoemde plan geeft mij aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

Nationaal belang 02: Basiskwaliteit hoofdinfrastructuur

U beschrijft in de ruimtelijke onderbouwing van het projectbesluit dat u een havenkantoorgebouw wilt realiseren op een nieuwe vaste pier in het water. Tevens zal ruimte worden geboden voor kantoren, horeca en winkels in de nautische sector.

In uw plan wordt aangegeven dat het nautisch centrum slechts zeer beperkt een verkeersaantrekkende werking heeft. U beschrijft ook dat er evenementen zullen worden gehouden bij het havenkantoorgebouw en de toekomstige jachthaven, zoals de HISWA. Er dient wel rekening te worden gehouden met de verkeersaantrekkende werking en de ontsluiting van het gebied bij deze

evenementen. Wordt dit meegenomen in het MER en de overige plannen voor de herontwikkeling van de NDSM-werf? Zal het plangebied ook de functie van evenemententerrein krijgen op de verbeelding en in de regels?

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Regio afdeling Noord-West

Het gebruik van het nautisch centrum en de toekomstige jachthaven mag geen negatieve invloed hebben op het doorgaande verkeer op de vaarweg. Dit betreft de doorstroming van het scheepvaartverkeer en de verkeersveiligheid op de vaarweg. U kunt hierbij denken aan hinderlijke verlichting, hinderlijke waterbeweging, vervoer van gevaarlijke stoffen etc. Ik verzoek u hier rekening mee te houden bij de ontwikkeling van dit plan.

Kenmerk
20100073657-MV-NW

Voor nadere informatie over de opmerkingen kunt u contact opnemen met mevrouw M.D. Kaandorp van Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023-5301466.

Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur regio Noord-West,



ir. H.P. de Vries

Stadsdeel Amsterdam Noord
tav G.Croes
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Stadsdeel Amsterdam Noord			
Stadsdeel Amsterdam-Noord			
Stadsdeel INGEKOMEN:			
22 JUNI 2011			
Zaaknr.	210-29464/210-29463		
Stuknr.	V-21714		
Bestemd voor:	UBD / VGN / VBW		
	☐ FK	☐ TB	☐ TK
	☐ FK		☐ KN
	☐ FK		
	☐ FK		
	☐ FK		
	☐ FK		
	☐ FK		

Amsterdam, 15-06-2011.

ONTVANGEN OP
21 JUNI 2011

Het betreft zienswijze MER Ontwikkeling NDSM-werf.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij dient ondergetekende een zienswijze in met betrekking tot het Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf, dat sinds 18 mei ter inzage ligt. Mijn zienswijze spitst zich toe op de volgende punten:

1. Evenementenlawaai; de gehanteerde normen.
2. Evenementenlawaai; maatregelen ter vermindering van opdringen van lawaai.
3. Evenementenlawaai; nieuwe ontwikkelingen

Hieronder zal ik deze punten kort toelichten.

Ad 1: Op bladzijde 145 vermeldt de onderzoeker dat wordt uitgegaan van de door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht gehanteerde normen. Tevens wordt vermeld dat deze normen niet 'hard' zijn, maar deel uitmaken van de werkinstructie evenementen.

Uit eigen ervaring weet ik dat werken met de normen voortkomend uit de wet geluidhinder, niet voorkomt dat aan veel mensen geluid wordt opgedrongen. Opdringen van geluid omschreven als het kunnen horen van geluid, zonder dat je ervoor toestemming hebt gegeven, bijvoorbeeld door middel van het kopen van een toegangskaart.

Het werken met de genoemde geluidsnormen is dus niet doelmatig.

Het opdringen van ritmische muziek zoals veel voorkomt bij evenementen, is een bijzonder hinderlijke vorm van opgedrongen geluid, hinderlijker dan verkeerslawaai of spoorweglawaai, en daarom zou de norm moeten zijn dat het in de omgeving niet hoorbaar is.

Ik ben van mening dat het stadsdeel in de MER moet uitgaan van deze norm.

Ad 2: In de samenvattende beoordeling scenario's, onder de effecten van herontwikkeling op de omgeving, wordt gesteld dat evenementen en met name het geluid van evenementen, een duidelijk effect hebben op de omgeving. Factoren hierbij zijn het bronvermogen, plaatsing, richting en eventuele afscherming van de geluidbronnen. Ik lees dit als dat evenementen op de NDSM-werf onverenigbaar zijn met wonen in de omgeving, tenzij serieuze maatregelen genomen worden.

Bij de maatregelen genoemd in hoofdstuk 7, meest milieuvriendelijke alternatief, wordt aanbevolen om het geluidsniveau en de frequentie van evenementen te verminderen.

Genoemde maatregelen zijn geschikt om de emissie naar de omgeving te verminderen. Ook anders opstellen van de luidsprekers, rond het evenemententerrein en gericht op het centrum ervan, kan de emissie naar de omgeving verminderen.

Wat ik mis in de MER is een grondigere beschouwing van de mogelijkheden van afscherming.

Ergens wordt gesteld dat afscherming met containers mogelijk is. Afscherming ontbreekt in de huidige situatie aan meerdere zijden van het NDSM-terrein. Door het omgevende water ontbreekt ook in vele richtingen enige bodemdemping.

Een vorm van afscherming die niet in de MER aan bod komt, is het verplaatsen van evenementen naar een muziekgebouw. Muziekgebouw omschreven als een gebouw met zodanig geluidsisolerende eigenschappen dat er geen lawaai naar buiten komt. Zo'n gebouw kan architectonisch veel fraaier zijn dan een wand van containers. Op de NDSM-werf is plaats voor een muziekgebouw.

Ik ben van mening dat bij de ontwikkeling van het NDSM-terrein een muziekgebouw niet mag

ontbreken en ik vind dat het stadsdeel de bouw van een muziekgebouw op de NDSM-werf moet initiëren.

Ad 3: De brancheverenigingen van evenementen, festivals en poppodia hebben in samenspraak met de Nationale Hoorstichting een akkoord bereikt over een geluidsnorm bij concerten. Het aantal decibels mag tijdens een meting van een kwartier niet hoger zijn dan 103.

De tekst van het convenant over het geluidsbeleid wordt volgens een woordvoerster van de Nationale Hoorstichting in juli gepresenteerd aan minister Edith Schippers van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Naar mijn mening is het nodig om de MER en de Werkinstructie Evenementen aan te passen aan dit convenant.

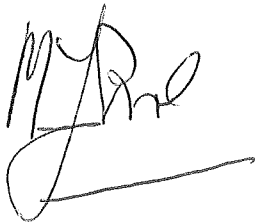
Tot zover mijn zienswijze.

Met vriendelijke groet,

M.J Pool

Ranonkelkade 85N

1031 XX Amsterdam.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M.J. Pool', with a long horizontal stroke extending to the right.



SHIPDOCK
AMSTERDAM • HARLINGEN

Shipdock B.V.

T.T. Vasumweg 125-131
P.O. Box 37201
1030 AE Amsterdam
Phone +31 (0)20 - 6318218
Fax +31 (0)20 - 6315791
www.shipdock.nl
info@shipdock.nl



Het Dagelijks bestuur van Stadsdeel Noord,
Gemeente Amsterdam.
T.a.v. G. Croes
Postbus 37608
1030 AB Amsterdam

Amsterdam, 29 juni 2011

Stadsdeel Amsterdam Noord
Buikslotermeerplein 2000
1025 XL Amsterdam

Betreft: zienswijze, ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning Hiswa Nautisch Centrum, Ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning Amsterdam Marina.

Geachte heer Croes,

Shipdock ziet de ontwikkelingen, waarop de projectbesluiten Amsterdam Marina en Hiswa nautisch Centrum – Amsterdam betrekking hebben, als een directe bedreiging voor de continuering van de vergunde activiteiten van Shipdock.

De te ontwikkelen activiteiten vinden plaats op zeer korte afstand (100 meter) van de oostelijke begrenzing van Shipdock (oude compressor centrale / ligplaats 3). Op deze ligplaats 3 vindt grootschalig onderhoud aan schepen plaats. De hierbij behorende activiteiten en milieuaspecten (geluid, geur en stof) verhouden zich op deze korte afstand in het geheel niet tot de beoogde activiteiten (jacht- en passantenhaven met vaste ligplaatsen en overige watergebonden evenementen).

Shipdock is reeds sinds 2009 in het kader van een revisievergunning in overleg met de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. In deze vergunning aanvraag en de daarbij behorende overleggen is nadrukkelijk aangegeven om naast de bestaande activiteiten een drijvend droogdok voor scheepsreparaties te realiseren. Dit droogdok zal ook aan ligplaats 3 kunnen worden gesitueerd. Echter door deze gemeentelijke plannen kan realisatie van een drijvend dok onmogelijk worden gemaakt door gebrek aan ruimte en een te korte afstand tot de nieuwe bestemmingen. De realisatie van het nieuwe drijvende droogdok en de mogelijke ontwikkelingen van het bedrijf kunnen daardoor in gevaar komen. Het is niet duidelijk hoe de nieuwe plannen voor een jachthaven in verhouding staan tot de reservering van de noodzakelijke milieu ruimte voor de nieuwe revisievergunning voor Shipdock en op welke manier gegarandeerd kan worden dat deze ruimte in de toekomst gereserveerd blijft.

Van belang is dat de projectbesluiten deels leunen op de resultaten van de MER. Deze MER is onjuist en bovendien niet volledig. Hierdoor kan deze MER dus ook niet worden vastgesteld, waardoor ook de projectbesluiten niet kunnen worden vastgesteld. Immers is de basis van het projectbesluit niet juist. De zienswijze tegen deze MER treft u bijgaand aan.

Anderzijds is van belang dat de onderhavige projectbesluiten een eerste stap zijn in het gehele plan. Onderdeel van het overige deel van het plan betreft de realisatie van woningen. De uitkomst van deze woningen is nog in het geheel niet zeker!

Van belang is dat er bij de onderhavige projectbesluiten wel vanuit wordt gegaan dat deze woningen worden gerealiseerd. Zo wordt namelijk de jachthaven grotendeels ten behoeve van de boten van de toekomstige bewoners aangelegd. Immers zijn 200 ligplaatsen gereserveerd voor de boten van de bewoners. Nu deze bewoners er waarschijnlijk niet komen, mag en kan ook de haven geen doorgang vinden, althans is daar geen draagvlak meer voor.

De relatie tussen beide projectbesluiten en de toekomstige wijziging van het bestemmingsplan is ook niet duidelijk. Het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein II bevindt zich nu in de ontwerpfase. Door dit bestemmingsplan wordt de bestaande geluidzone rondom het industrieterrein Cornelis Douwesterrein gewijzigd. De te nemen projectbesluiten kunnen invloed hebben op de toekomstige beschikbare milieuruimte, wat directe negatieve gevolgen zal hebben voor de ontwikkelingsmogelijkheden van Shipdock.

Voor de beoogde herontwikkeling van de hele NDSM-werf is vanwege de aard en de omvang van het project een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De projectbesluiten zijn gebaseerd op milieuonderzoeken uitgevoerd in het kader van MER. De invloed van industrie op de nieuwe bestemmingen is daarin niet of nauwelijks meegenomen. Ook is geen aandacht besteed aan de mogelijke beperkingen voor de aanwezige functie. De NDSM-werf wordt een gemengd stedelijk gebied met een hoge dichtheid. Beide projectbesluiten worden duidelijk gekoppeld aan de herstructurering van de NDSM-werf.

De aanwezigheid van recreatieve bestemmingen grenzend aan het bedrijf met een bepaalde invloed op het milieu kan in de toekomst problemen veroorzaken.

Klachten van de toekomstige gebruikers van de jachthaven ten opzichte van bijvoorbeeld geluid en geuroverlast zijn te verwachten. In de ruimtelijke onderbouwing van deze projectbesluiten ontbreekt de omschrijving van de relatie tussen de nieuwe ontwikkelingen en de omliggende bedrijven.

Shipdock is van mening dat de ontwikkeling van Amsterdam Marina en Hiswa Nautisch Centrum – Amsterdam een zeer ongewenste ruimtelijke en milieuhygiënische inrichting van dit gebied is, die zal leiden tot vele klachten over de activiteiten van Shipdock.

Wij vertrouwen erop u hiermee een duidelijke zienswijze te hebben verstrekt en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

SHIPDOCK BV



Ir C.J. Groen
Managing Director

Stadsdeel Amsterdam-Noord
INGEKOMEN

209-19567
V-25076
bestemd voor: wbdvgh vbw

Het Dagelijks bestuur van Stadsdeel Noord,
Gemeente Amsterdam.
T.a.v. G. Croes
Postbus 37608
1030 AB Amsterdam

Amsterdam, 29 juni 2011

SHIPDOCK
AMSTERDAM • HARLINGEN

Shipdock B.V.

T.T. Vasumweg 125-131

P.O. Box 37201

1030 AE Amsterdam

Phone +31 (0)20 - 6318218

Fax +31 (0)20 - 6315791

www.shipdock.nl

info@shipdock.nl

ONTVANGEN OP
29 JUNI 2011

Stadsdeel Amsterdam-Noord
Buikslotermeerplein 2000
1025 XL Amsterdam

Betreft: Milieueffect rapport Ontwikkeling NDSM-werf met de daarop betrekking hebbende stukken

Geachte heer Croes,

Hierbij brengen wij onze zienswijze ten aanzien van de MER NDSM werf naar voren.

In Startnotitie m.e.r. **Ontwikkeling NDSM-werf** is wat industrielawaai betreft aangegeven:

'Voor Industrie lawaai is gerekend met de wettelijk toegestane geluidemissie van de industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein (gezoneerde situatie). Aangenomen is dat de geluidproductie voor de situatie 2020 gelijk is aan de situatie 2007. ... Evenals bij Westpoort leidt ook het C. Douwesterrein tot hoge geluidbelasting in het plangebied.'

Shipdock is reeds sinds 2009 in het kader van een revisievergunning in overleg met de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. In deze overleggen is nadrukkelijk aangegeven om naast de bestaande activiteiten een drijvend droogdok voor scheepsreparaties te realiseren. Hierbij is ook de nodige geluidruimte al een onderwerp van gesprek geweest. Echter door het hanteren van geluidniveau van 2007 in MER voor de toekomstige situatie (2020) wordt de revisievergunning voor Shipdock niet meegenomen. Er ontstaat reëel gevaar dat niet alleen de toekomstige ontwikkelingen, maar ook de bestaande rechten van Shipdock niet gegarandeerd worden.

Bovendien kan Shipdock zich in het geheel niet vinden in de inhoud van de MER. In de eerste plaats is er in het geheel geen rekening gehouden met de belangen, de activiteiten en vergunning van Shipdock. Sterker nog, bij 3 scenario's wordt Shipdock eenvoudigweg weggeschreven, waarbij men er vanuit gaat dat Shipdock verdwijnt! Dit is het laatste wat Shipdock wil en ook voor ogen heeft.

Van belang is voorts dat er bij bepaalde onderdelen is uitgegaan van (onjuiste) gegevens uit 2007. Zo is bijvoorbeeld in de milieuvergunning van Shipdock een ruimere geluidscontour gegund, dan nu in het bestemmingsplan is toegelaten. Hier is in de MER geen rekening gehouden. Nu er ook milieugevoelige objecten

zijn gepland (woningen) die binnen deze zone vallen, kan de MER niet worden vastgesteld.

Voorts is van belang dat in de MER diverse scenario's worden beschreven. Het is daarbij in het geheel niet duidelijk welk scenario de voorkeur heeft. Met andere woorden, met deze MER kan men nog alle kanten op en is er in het geheel geen rechtszekerheid. Dit kan en mag niet het geval zijn.

Wij vertrouwen erop u hiermee een duidelijke zienswijze te hebben verstrekt en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

SHIPDOCK BV



Ir C.J. Groen
Managing director

toe was. De provincie besloot na intensief overleg met Shipdock en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam ('de centrale stad') dat Schipdock BV een zogenoemde revisievergunning moest aanvragen, zoals bedoeld in artikel 8.4, eerste lid van de Wet milieubeheer. Schipdock BV heeft aan dit verzoek voldaan en heeft samen met Niron Staal Amsterdam BV, een zusterbedrijf van Shipdock BV dat is gespecialiseerd in stalen constructies, in oktober 2009 een aanvraag om een revisievergunning ingediend die de bestaande milieuvergunningen van beide bedrijven moet vervangen.

In de aanloop naar de vergunningaanvraag hebben de provincie, de centrale stad en het stadsdeel steeds aangegeven Shipdock terwille te willen zijn in het behoud en de mogelijke uitbreiding van haar werkzaamheden. Dit is in de vele overleggen tussen Shipdock en deze instanties over de nieuwe vergunning steeds mondeling meegedeeld. Dit blijkt ook uit de bijgevoegde e-mail van de heer P.H. de Groot, medewerker van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht, van 16 december 2008 waarin staat dat de toen al bestaande plannen voor de NDSM-werf er niet toe mogen leiden dat Shipdock BV wordt gekort op haar geluidszone, inclusief de plannen van Shipdock BV voor de nabije toekomst. De heer H. Janssen, medewerker van de provincie, schrijft vervolgens in een e-mail van 18 december 2008: 'Ik vind het belangrijk te constateren dat Shipdock niet wordt gekort nu, en in de toekomst. Dat betekent dat woningbouw rekening gaat houden met Shipdock en niet omgekeerd. Wij kunnen dus doorgaan met een vergunning die nu en (later) past binnen de zonegrens en MTG's (=Maximaal Toegestane Grenswaarden) van het Cornelis Douwesterrein.' (Zie [bijlage 1.](#))

De provincie heeft de behandeling van de revisievergunningaanvraag vervolgens aangehouden omdat nader onderzoek moest worden gedaan naar de bestaande geluidszone van Shipdock BV en hoe deze te verwerken in de nieuwe revisievergunning op een dusdanige wijze dat de gegunde geluidszone niet zou worden verkleind. Dit onderzoek is tot op heden nog niet afgerond. Dit betekent dat de Shipdock BV haar werkzaamheden thans uitvoert op basis van de vergunning uit 1994.

De voorliggende projectbesluiten/bouwvergunningen staan haaks op het door het stadsdeel, de centrale stad en de provincie opgewekte vertrouwen bij Shipdock BV dat zij haar bedrijfsactiviteiten kan blijven uitoefenen en indien gewenst kan uitbreiden met een vijfde dok. Shipdock is namelijk voornemens om in de nabije toekomst een vijfde drijvend dok aan te schaffen van ongeveer 45 x 204 meter. Deze wens is bekend bij het stadsdeel, de provincie en de centrale stad. Het is uitgesloten dat Shipdock BV een vergunning krijgt voor de aanleg van dit nieuwe dok nadat de jachthaven en het havenkantoorgebouw zijn aangelegd. De jachthaven en het havenkantoorgebouw grenzen direct aan de werf van Shipdock BV.

Het is voorts maar zeer de vraag of de provincie de revisievergunning zal verlenen met de noodzakelijke geluidszone voor de uitoefening van de huidige werkzaamheden als een jachthaven en een havenkantoorgebouw voor de deur van Shipdock BV liggen.

De voorgenomen projectbesluiten/bouwvergunningen staan ook haaks op het in oktober 2008 gesloten convenant Houthaven/NDSM-werf bijlage 2.). Het convenant is gesloten door een aantal bedrijven rondom het IJ, de centrale stad, het (toenmalige) stadsdeel Westerpark, het stadsdeel en de provincie Noord-Holland en heeft een looptijd van 20 jaar. De kern van het convenant is dat partijen de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven en de woningbouw in de Houthavens en op de NDSM-werf in een goede balans met elkaar verder brengen door samenwerking in plaats van juridische procedures. Een van de afspraken in het convenant is dat de milieuruimte voor bedrijven niet wordt aangetast bij de ontwikkeling van het NDSM-terrein. Dit staat in artikel 4, vierde lid. Shipdock BV is van mening dat haar milieuruimte kleiner wordt met de aanleg van een jachthaven en een havenkantoorgebouw. Het stadsdeel heeft immers op 27 mei 2011 al bericht dat zij een nieuw bestemmingsplan Herziening geluidszone Cornelis Douwesterrein gaat opstellen waarbij de geluidszone aan de oostzijde kleiner wordt, dat wil zeggen richting de jachthaven. Wanneer er geen jachthaven en havenkantoorgebouw komen, is het niet nodig om de geluidszone aan de oostzijde te verkleinen. Door de gevraagde vergunningen te verlenen, handelt het stadsdeel derhalve strijdig met het convenant.

Tot slot merkt Shipdock BV nog op het als frustrerend te ervaren dat het stadsdeel kennelijk meer belang hecht aan de aanleg van vrijetijdsvoorzieningen, kantoren en woningen dan aan het voortbestaan van een bedrijf als Shipdock BV. Shipdock BV is een belangrijke economische motor aan de noordzijde van het IJ met werkgelegenheid voor tussen de 100 en de 200 werknemers. Het bedrijf is mondiaal actief in de scheepsreparatie- en ombouw van zeegaande schepen en andere drijvende objecten. Shipdock is de laatste grote scheepswerf in Amsterdam en zou alleen al om die reden iets meer steun van het stadsdeel mogen krijgen dan zij nu ervaart als gevolg van de voorliggende plannen.

B. Aanvulling op het MER NDSM-werf

Onjuiste aannames over het geluidniveau

Op bladzijde 129 van het MER NDSM-werf staat het volgende: 'Aangenomen is dat de geluidproductie voor de situatie 2020 gelijk is aan de situatie 2007 aangezien geen activiteiten bekend zijn die zullen leiden tot een toename van de geluidproductie'. Het MER NDSM-werf baseert zich voor deze stelling op de 'wettelijk toegestane geluidsemissie van de industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwes (gezoneerde situatie)' (blz. 129). De wettelijk toegestane geluidsemissie is de geluidsemissie die is toegestaan volgens het bestemmingsplan Geluidzonering Cornelis Douwesterrein.

Schipdock mag echter op basis van de aan haar verleende vergunning meer geluid produceren dan het bestemmingsplan Geluidzonering Cornelis Douwesterrein mogelijk maakt. Dit feit heeft de directie van Shipdock al vele malen meegedeeld aan het stadsdeel en de centrale stad. De opstellers van het het MER NDSM-werf hebben dit punt echter niet meegenomen in het MER NDSM-werf. Het stuk baseert zich ten onrechte op de toegestane geluidsemissie in het bestemmingsplan terwijl dit de aan

29 juli 2011



4

Shipdock BV in haar vergunning toegestane geluidsemissie had moeten zijn. De conclusies in het MER NDSM-werf zijn dus gebaseerd op onjuiste aannames. Het MER kan daarom niet ten grondslag worden gelegd aan de voorliggende ruimtelijke besluiten maar ook niet aan toekomstige ruimtelijke besluiten zoals de aanstaande nieuwe bestemmingsplannen.

Indien u naar aanleiding van bovenstaande aanvullingen of de zienswijzen zelf nog nadere informatie nodig heeft, kunt u uiteraard altijd contact met ons opnemen. Wij zijn benieuwd naar uw verdere besluitvorming.

Hoogachtend,
Shipdock BV,

C.J. Groen, managing director

Bijlage:

- 1: e-mail Dhr. H.J. Janssen dd 18-12-2008
- 2: Convenant Houthaven / NDSM - Werf

Bijlage 1

Harco Groen

Van: Janssen, dhr. H.J. (Henk) [JANSSENH@Noord-Holland.nl]
Verzonden: donderdag 18 december 2008 8:41
Aan: p.degroot@dmdb.amsterdam.nl; Grunt, dhr. mr. R.T. (Robert) de; Kruijs, dhr. ing. G.J. (Koos); Jeroen (DNH) Heeren; Harco Groen; kmaas@smazeelandbv.nl
CC: Frits Bogaart; W.Dijkman@noord.amsterdam.nl; houtkamp@sight.nl
Onderwerp: RE: Betr.: actiepunt n.a.v. startoverleg 9 december 2008

Heren,

Ik vind het belangrijk te constateren dat Shipdoc niet wordt gekort nu, en in de toekomst. Dat betekent dat woningbouw rekening gaat houden met Shipdoc en niet omgekeerd. Wij kunnen dus doorgaan met een vergunning die nu en (later) past binnen de zonegrens en MTG's van het Cornelis Douwesterrein. Dat lijkt me goed nieuws!

Met vriendelijke groet
Henk Janssen

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: p.degroot@dmdb.amsterdam.nl [mailto:p.degroot@dmdb.amsterdam.nl]
Verzonden: dinsdag 16 december 2008 13:52
Aan: Grunt, dhr. mr. R.T. (Robert) de; Janssen, dhr. H.J. (Henk); Kruijs, dhr. ing. G.J. (Koos); Jeroen (DNH) Heeren; Harco Groen; kmaas@smazeelandbv.nl
CC: Frits Bogaart; W.Dijkman@noord.amsterdam.nl; houtkamp@sight.nl
Onderwerp: Betr.: actiepunt n.a.v. startoverleg 9 december 2008

Beste heren,

In het startoverleg op 9 december jl. hebben we afgesproken dat ik een en ander zou navragen over de invloed van de NDSM-terrein-plannen met mogelijke wijziging van de geluidszone en de MER die toen ook aangeroerd werd. Zo nodig zou ik een afspraak proberen te arrangeren met bij de NDSM-terrein-plannen betrokken mensen van het stadsdeel Noord.

Wat ik begrepen heb is dat er een strategie-besluit genomen is door het stadsdeel Noord.

In de plannen wil men de zone liefst langs het NDSM-terrein laten lopen / iets verkleinen ten opzichten van de zone zoals die in het Bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein in 1999 is vastgelegd (en goedgekeurd door GS in november 2000). Dit (in principe) zonder Shipdock te korten op het geluid dat het nu redelijkerwijs nodig heeft (inclusief plannen voor nabije toekomst). Het bouwblok dat in de plannen naast het kraanspoor is geprojecteerd zal geen woningbouw mogen komen.

De bewuste MER wordt door ingenieursbureau Oranjewoud opgesteld voor een nieuw te bouwen jachthaven. Geluidstechnisch zal dat geen invloed hebben op Shipdock.

Zowel Wim Dijkman van stadsdeel Noord, als hun adviseur Frans Houtkamp (van bureau Sight) vinden het ook een goed idee om rond de tafel te gaan zitten om onduidelijkheden uit de wereld te helpen. Zij stelden voor Rob Vooren en Hanny Meijs (projectmanager en -assistent voor de NDSM-werf) ter afstemming hierbij te betrekken.

Ik wacht even af of de laatstgenoemden bij het overleg aanwezig willen zijn voordat ik met het plannen van een afspraak aan de slag ga. Ik hoop dat ik jullie hier voldoende mee heb geïnformeerd.

Vriendelijke groeten,

Peter de Groot

P.H. de Groot

Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht
Afdeling Milieuvadvis

Weesperplein 4 1018 XA Amsterdam
Postbus 922 1000 AX Amsterdam

tel. : 020 - 551 39 36
fax.: 020 - 420 83 25
e-mail: p.degroot@dmdb.amsterdam.nl

De disclaimer van toepassing op e-mail van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht vindt u op:
<http://www.dmb.amsterdam.nl/disclaimer.html>

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

CONVENANT HOUTHAVEN/NDSM-WERF

DE ONDERGETEKENDEN:

1. De besloten vennootschap Cargill B.V., gevestigd te (1013 BL) Amsterdam aan de Coenhavenweg 2, vertegenwoordigd door haar directeur R.A. Macnack, te dezer mede optredend namens IGMA, haar over- en opslagactiviteiten, gevestigd te (1013 BK) Amsterdam aan de Coenhavenweg 3, hierna te noemen **'Cargill'**,
2. De commanditaire vennootschap ICL Fertilizers Europe C.V., gevestigd te (1013 BM) Amsterdam aan de Fosfaatweg 48, vertegenwoordigd door K. Langeveld, directeur van de beherend vennoot de besloten vennootschap BKG-Puriphos B.V., hierna te noemen **'Amfert'**,
3. De besloten vennootschap Eggerding B.V., gevestigd te (1013 BL) Amsterdam aan de Coenhavenweg 22, vertegenwoordigd door haar directeur W.A. van der Linde, hierna te noemen **'Eggerding'**,

Partijen sub 1 t/m 3 gezamenlijk ook te noemen 'de bedrijven' en

4. De Provincie Noord-Holland, zetelhoudend te (2012 HR) Haarlem aan de Dreef 3, krachtens het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. (...) na daartoe verkregen instemming van provinciale staten van de provincie Noord-Holland, vertegenwoordigd door haar gedeputeerden A.M.C.A. Hooijmaijers en B. Heller die tot deze vertegenwoordiging bevoegd zijn krachtens....., hierna te noemen **'de Provincie'**,
5. De Gemeente Amsterdam, zetelhoudend te (1011 PN) Amsterdam aan de Amstel 1, krachtens het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam d.d. (...) na daartoe verkregen instemming van de gemeenteraad van Amsterdam, vertegenwoordigd door haar wethouders L.F. Asscher, M. van Poelgeest en F. Ossel, die tot deze vertegenwoordiging bevoegd zijn krachtens ..., hierna te noemen **'de Centrale Stad'**,

6. De Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Amsterdam-Noord, zetelhoudend te (1025 XL) Amsterdam aan het Buikslotermeerplein 2000, krachtens het besluit van het dagelijks bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Noord d.d. (...) na daartoe verkregen instemming van de deelraad van Stadsdeel Amsterdam-Noord, vertegenwoordigd door zijn dagelijks bestuurder K. Diepeveen die tot deze vertegenwoordiging bevoegd is krachtens (...), hierna te noemen **'Amsterdam-Noord'**,
7. De Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Westerpark, zetelhoudend te (1014 BE) Amsterdam aan de Haarlemmerweg 4, krachtens het besluit van het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark d.d. (...) na daartoe verkregen instemming van de deelraad van Stadsdeel Westerpark, vertegenwoordigd door zijn dagelijks bestuurder R.A. Steenwinkel, die tot deze vertegenwoordiging bevoegd is krachtens (...), hierna te noemen **'Westerpark'**,

Partijen sub 4 t/m 7 gezamenlijk ook te noemen 'de overheden'.

OVERWEGENDE:

1. Partijen zijn met elkaar op 1 oktober 2006 een mediationovereenkomst aangegaan teneinde te trachten een bestaand geschil over voorgenomen woningbouw in de Houthaven op te lossen en een potentieel geschil over woningbouw op de NDSM-werf te voorkomen.
2. Partijen hebben diverse malen met elkaar overlegd. Vanaf eind 2007 nemen Amfert en Eggerding deel aan de mediation.
3. Voorts hebben partijen zich door het onderzoeksbureau Sight laten informeren omtrent diverse milieutechnische aspecten.
4. Zij hebben vastgesteld dat verplaatsing van de bedrijven reeds om financiële redenen thans niet aan de orde kan zijn en slechts op lange termijn haalbaar (gemaakt) kan worden. Daarom hebben zij zich geconcentreerd op de middellange termijn en getracht over die periode afspraken te maken die alle partijen in staat stellen door hen gewenste ontwikkelingen zo goed mogelijk te realiseren en elkaar daarbij niet alleen zo min mogelijk te belemmeren, maar zoveel mogelijk te versterken.
5. Partijen wensen deze afspraken in dit convenant vast te leggen.

KOMEN OVEREEN:

Artikel 1: Definities en tekeningen

Lid 1: In dit convenant wordt verstaan onder:

- De geluidszone Westpoort: bij Koninklijk besluit van 23 juni 1993 vastgestelde 50 dB(A)-zone vanwege industrielawaai rondom Westpoort.
- Milieuruimte: de in de milieuvergunning vastgelegde hoeveelheid geluid, geur, stof en risico's die bij een bedrijf wettelijk is toegestaan.
- Ruimtelijke plannen: vastlegging van wat er met een bepaald gebied gaat gebeuren of wat in dat gebied is toegestaan, zoals structuurvisie, inpassingsplan, bestemmingsplan, beheersverordening en projectbesluit.
- Rechtsmiddel: zienswijze, bezwaar, beroep en enige andere vordering in rechte.

Lid 2: Bij dit convenant zijn twee tekeningen opgenomen:

- In bijlage 1 zijn het gebied van de Houthaven en het gebied van de NDSM-werf aangegeven;
- In bijlage 2 is het gebied aangegeven waarop de Gemeente Amsterdam een 'pas op de plaats' met de (planvorming voor) woningbouw zal maken.

Artikel 2: Doel van het convenant

Lid 1: Partijen wensen door deze overeenkomst elkaar (en zichzelf) zekerheid te verschaffen over doelen en gedragingen, teneinde de ontwikkeling van de haven en de daar gevestigde bedrijven én de ontwikkeling van woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf in een goede balans ten opzichte van elkaar verder te brengen, en daarover niet of zo min mogelijk in juridische procedures tegenover elkaar te komen staan, maar welwillend samen te werken.

Lid 2: Door deze overeenkomst benadrukken de overheden de aanwezigheid en toekomstige ontwikkeling van de bedrijven op hun huidige locatie te waarderen, terwijl omgekeerd de bedrijven de wensen van de overheden met betrekking tot de woningbouw begrijpen.

Lid 3: De kern van het compromis dat hiertoe is gesloten behelst dat de woningbouw in de Houthaven en – met een belangrijke uitzondering - op de NDSM-werf wat de bedrijven betreft onder de in dit convenant beschreven voorwaarden doorgang kan vinden, maar dat Centrale Stad en stadsdelen daarnaast pas op de plaats maken en eventuele andere

woningbouwplannen die relevant zijn voor de bedrijven eerst na 15 jaar in procedure zullen brengen en eerst na 20 jaar tot feitelijke uitvoering kunnen brengen.

Lid 4: Hierna worden eerst de afspraken voor de middellange termijn van 20 jaar en daarna die voor de lange termijn behandeld.

Artikel 3: Houthaven

Lid 1: Partijen hebben kennis gegeven respectievelijk genomen van het voorontwerp bestemmingsplan Houthaven. Hoewel over diverse milieutechnische aspecten hiervan nog geen volledige duidelijkheid bestaat, hebben de overheden de verwachting dat dit plan in zijn essentie binnen de huidige wet en regelgeving uitvoerbaar is.

Lid 2: Ervan uitgaand dat het plan bij de verdere ontwikkeling en besluitvorming niet op voor dit convenant relevante wijze zal veranderen, zullen de bedrijven daartegen geen rechtsmiddelen instellen.

Lid 3: De bedrijven zullen evenmin rechtsmiddelen instellen tegen eventuele nieuwe tijdelijke bestemmingen die worden gerealiseerd in afwachting van de definitieve start van het project.

Artikel 4: NDSM-werf

Lid 1: Partijen hebben voorts kennis gegeven respectievelijk genomen van het strategiebepsluit van het college van B en W van de Centrale stad d.d. 17 juni 2008 over de ontwikkeling van de NDSM-werf dat bestaat uit een ontwikkelingsvisie (deel A) en een strategienota (deel B). Zij stellen vast dat deze ontwikkeling, anders dan bij de Houthaven, nog met vele en wezenlijke onzekerheden is omgeven.

Lid 2: Niettemin zijn de bedrijven bereid onder de voorwaarden die zijn opgenomen in dit convenant het beginsel van woningbouw op de NDSM-werf - op één hierna te noemen uitzondering na - te aanvaarden, waarbij zij zich ten aanzien van de uitwerking van dit beginsel hun rechtsmiddelen nadrukkelijk voorbehouden.

Lid 3: De uitzondering betreft het gedeelte van de NDSM-werf dat is gelegen tussen de 55 dB(A) en 60 dB(A) van de geluidszone Westpoort, zoals aangegeven op de als bijlage 1 opgenomen tekening. Woningbouw en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen lijken op dit deel niet mogelijk binnen de bestaande wet- en regelgeving. De overheden onderzoeken of de zeehavennorm op de NDSM-werf kan worden toegepast waardoor op dit deel wel woningen zouden kunnen worden gebouwd. Voorts is de wet- en regelgeving

met betrekking tot geluidhinder in beweging, en is ook uit dien hoofde niet uit te sluiten dat woningbouw op dit deel in de toekomst wel mogelijk wordt.

Lid 4: De overheden zullen wanneer toepassing van de zeehavennorm niet haalbaar blijkt te zijn en ook wijziging in de wet- en regelgeving de woningbouw niet mogelijk maakt, van woningbouw en/of andere volgens de Wet geluidhinder geluidsgevoelige bestemmingen op dit deel van de NDSM-werf afzien. Dat wil zeggen dat gedurende de convenantsperiode de bestaande milieuruimte bij de individuele bedrijven hoe dan ook niet wordt aangetast.

Lid 5: Over de verdere planontwikkeling, in het bijzonder over eventuele toepassing van de Zeehavennorm en/of een wetwijziging, zullen de overheden nauw overleg voeren met de bedrijven. Mede gelet op de lange termijn waarop één en ander wordt geconcretiseerd accepteren zij dat zij hierover thans geen nadere overeenstemming kunnen bereiken.

Artikel 5: Pas op de plaats

Lid 1: De overheden maken pas op de plaats met het ontwikkelen van andere woningbouwplannen als bedoeld in artikel 2 lid 3, met uitzondering van tijdelijke studentenwoningen, op Sloterdijk I (Contactweg, Magneetstraat), Transformatorweg, Sloterdijk, Zaanstraat-emplacement en Cornelis Douwes-terrein, één en ander zoals weergegeven in de als bijlage 2 opgenomen tekening.

Lid 2: Partijen verstaan dat deze pas op de plaats niet wil zeggen dat gedurende de convenantsperiode op deze terreinen überhaupt geen ontwikkelingen mogelijk zijn, maar dat het gaat om ontwikkelingen waarvan in redelijkheid gezegd kan worden dat ze de bedrijven zouden belemmeren.

Lid 3: Teneinde geschillen over deze 'pas op de plaats' zoveel mogelijk te voorkomen zullen de overheden over voorgenomen ontwikkelingen tijdig vooraf overleg plegen met de bedrijven, terwijl omgekeerd de bedrijven er open voor zullen staan om zich te laten overtuigen dat de voorgenomen ontwikkelingen niet van invloed zijn op hun positie.

Artikel 6: Maatregelen ter - verdere - bescherming van de bedrijven

Lid 1: Partijen gaan ervan uit dat de bedrijven door de hierboven genoemde afspraken weliswaar een aanzienlijke zekerheid verkrijgen voor hun toekomstige ontwikkeling gedurende de convenantsperiode, maar zij realiseren zich dat woningbouw om tal van redenen die toekomstige ontwikkeling toch onder druk kan zetten.

- Lid 2: In de circa vier tot zesduizend te bouwen woningen komen naar verwachting tenminste tienduizend personen te wonen die vanwege de relatief korte afstand tot de bedrijven een zekere last kunnen ondervinden van geluid, geur, stof of licht. Ook als de betreffende emissies binnen de wet- en regelgeving blijven, zullen er dus vele potentiële klagers (bij)komen die druk op de overheden kunnen zetten om de milieuruimte van de bedrijven te beperken en in ieder geval niet uit te breiden. Daarnaast zijn in de convenantsperiode diverse nu nog niet bekende ontwikkelingen in de (inter)nationale, provinciale en gemeentelijke wet- en regelgeving te verwachten die deze druk op de overheden - en daarmee op de bedrijven - zouden kunnen vergroten.
- Lid 3: Teneinde de bedrijven zoveel mogelijk te garanderen dat de woningbouw hun ontwikkeling gedurende de convenantsperiode niet zal belemmeren, hebben partijen gezocht naar andere maatregelen, welke in de hiernavolgende bepalingen zijn vastgelegd.
- Lid 4: Uitwerking en uitleg van deze maatregelen zullen in het teken staan van dit doel en deze achtergrond.

Artikel 7: Relatie met toekomstige bewoners

- Lid 1: De Centrale Stad en de stadsdelen zullen bij de ontwikkeling van de woningbouwterreinen in de met de marktpartijen af te sluiten samenwerkings-, en bouwenvellopovereenkomsten, en vervolgens in de erfpachtcontracten, vastleggen dat deze marktpartijen de potentiële kopers en huurders van woningen optimaal zullen voorlichten over de milieuaspecten van hun toekomstige woonsituatie en dat zij kopers, en via kettingbedingen hun rechtsopvolgers, en huurders door de te gebruiken koop- en huurcontracten op de hoogste stellen van de inhoud van dit convenant.
- Lid 2: De Centrale Stad en de stadsdelen zullen samen met de marktpartijen tijdig vóór de werving van potentiële kopers en huurders een concept-communicatieplan met de bedrijven bespreken.
- Lid 3: De Centrale Stad en de stadsdelen en de marktpartijen zullen de concepttekst van de te gebruiken samenwerkings-, bouwenvellop; erfpacht-, koop(aannemings)- en huurovereenkomsten met de bedrijven bespreken.
- Lid 4: De overheden realiseren zich dat de marktpartijen (en daarmee indirect ook zichzelf) er in verband met de verkoop- en verhuurbaarheid van de woningen belang bij hebben de milieubeperkingen van de aan te bieden woningen in de communicatie en de contracten niet te scherp aan te zetten, terwijl een redelijke en billijke uitvoering van dit convenant juist vraagt om een zo duidelijk mogelijke communicatie over en een zo scherp

mogelijke contractuele vastlegging van de milieuaspecten van de woonsituatie in de betreffende woningbouwgebieden. Het overleg over de tekstvoorstellen van deze communicatie en contracten vindt naar redelijke verwachting pas plaats nadat de bedrijven hun belangrijkste prestatie ingevolge dit convenant (afzien van het instellen van rechtsmiddelen met betrekking tot het bestemmingsplan Houthaven) reeds zullen hebben geleverd. Daarom leggen partijen vast dat in dit overleg over de tekstvoorstellen niet de belangen van verkoop- en verhuurbaarheid maar de belangen van de bedrijven het uitgangspunt zijn.

Artikel 8: Innovatiefonds

Lid 1: De Centrale Stad stelt een innovatiefonds in teneinde ertoe bij te dragen dat de bedrijven voorop kunnen lopen in hun milieubeleid en daardoor minder belang hebben om rechtsmiddelen tegen de woningbouw in de Houthaven of op de NDSM-werf in te stellen, waardoor het draagvlak voor de plannen groter wordt en de kans op vertraging en renteverliezen kleiner wordt.

Lid 2: De bedrijven zullen uit dit fonds een tegemoetkoming voor het treffen van milieumaatregelen ontvangen per bestemmingsplan, maar telkens alleen wanneer dit onherroepelijk is geworden en zij daartegen geen van allen een rechtsmiddel hebben ingesteld. Aldus versterken de overheden en de bedrijven hun belang bij het voeren van een goed onderling overleg over de – uitwerking van – deze plannen.

Lid 3: Partijen zullen uiterlijk binnen zes maanden na de ondertekening van het convenant op voorstel van de directeur van Haven Amsterdam nadere afspraken maken over de opzet en organisatie van het innovatiefonds. Zij zullen daarbij de volgende uitgangspunten hanteren.

- a. Opzet en organisatie zullen leiden tot een zo eenvoudig mogelijke uitvoering, onder beheer van de directeur van Haven Amsterdam
- b. Milieumaatregelen komen voor tegemoetkoming in aanmerking indien en voorzover daarvan in redelijkheid kan worden gezegd dat zij bijdragen aan verbetering van de op dat moment bestaande milieusituatie en leefomgeving.
- c. De Centrale Stad stelt voor het fonds in beginsel € 9.000.000,- beschikbaar. Binnen één maand na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Houthaven respectievelijk het bestemmingsplan NDSM-werf, of, als dit eerder is, na het in aanbouw nemen van de eerste woning in de Houthaven respectievelijk op de NDSM-werf, stort zij, indien geen der bedrijven tegen het betreffend plan een rechtsmiddel heeft aangewend, daarin telkens € 4,5 miljoen.

- d. Uit deze bedragen van telkens € 4,5 miljoen zal beschikbaar komen met betrekking tot de Houthaven: voor Cargill 30%, voor IGMA 30%, voor Amfert 30% en voor Eggerding 10%, en met betrekking tot de NDSM-werf: voor Cargill 35%, voor IGMA 20%, voor Amfert 35% en voor Eggerding 10%. Deze verdeling vindt grond in omvang en overslag/havengelden van de bedrijven, alsmede in bestaande verschillen in milieubelasting.
- e. De tegemoetkoming voor milieumaatregelen zal niet meer bedragen dan de helft van de kosten van de betreffende maatregelen. De bedrijven zullen over de uitvoering van de maatregelen door middel van een accountantsverklaring verantwoording afleggen.
- f. Het proces van aanvraag, toetsing, uitkering, uitvoering en verantwoording zal zo worden ingericht dat de maatregelen zo snel mogelijk en in beginsel binnen drie jaar na de storting in het fonds worden getroffen.
- g. De Centrale Stad zal bij het voorstel voor de uitwerking van dit innovatiefonds rekening houden met aspecten van rechtsgelijkheid en staatssteun.
- h. Indien uit oogpunt van rechtsgelijkheid andere, niet bij het convenant betrokken bedrijven voor vergelijkbare tegemoetkomingen in aanmerking zouden moeten komen, waarvan partijen thans niet uitgaan, dan zal dit niet ten koste gaan van de in dit convenant overeengekomen aanspraken van de bedrijven maar leiden tot verhoging van het fonds.

Artikel 9: Lange termijn

- Lid 1: Na 15 jaar herleven voor de overheden het recht en de vrijheid om van dit convenant afwijkende ruimtelijke plannen in formele procedure te brengen.
- Lid 2: Partijen verstaan dat uit het voorgaande enerzijds niet voortvloeit dat denken en onderzoeken in deze 15 jaar zouden moeten worden stilgelegd, terwijl anderzijds zulke activiteiten de in dit convenant aan de bedrijven toegezegde zekerheid en rust ook niet mogen verstoren.
- Lid 3: De overheden zullen de in lid 1 bedoelde plannen eerst na 20 jaar tot feitelijke uitvoering kunnen brengen.
- Lid 4: De Centrale Stad zegt toe, indien na 20 jaar de eventuele nieuwe ruimtelijke plannen een verdergaande belemmering voor de ontwikkeling van de bedrijven met zich zouden brengen, zich er tot het uiterste voor te zullen inspannen dat er dan voor de bedrijven alternatieve huisvestingslocaties beschikbaar zullen zijn, en daartoe tijdig de nodige procedures in werking te stellen.

Artikel 10: Informatie-uitwisseling en overleg

- Lid 1: Partijen hebben vastgesteld dat zij in de afgelopen decennia over de onderhavige woningbouwvoornemens te weinig contact hebben gehad, terwijl het hen voorts duidelijk is dat zulk contact voor de uitvoering van dit convenant van groot belang is. Daarom maken zij de volgende afspraken over informatie-uitwisseling en overleg.
- Lid 2: Partijen zullen elkaar met bekwame spoed informeren over ontwikkelingen in hun sfeer die voor de uitvoering van dit convenant van belang kunnen zijn.
- Lid 3: Tenminste één maal per jaar, en iedere keer als één partij de andere partijen daar schriftelijk om verzoekt, zullen partijen bijeenkomen in zogenaamd convenantsoverleg. De vertegenwoordigers die in het mediationoverleg zijn opgetreden zullen als eerste contactpersoon fungeren. Bij hun vervanging zullen partijen elkaar daarover schriftelijk informeren en nieuwe contactpersonen van gelijke functie afvaardigen. De Centrale Stad treedt in de persoon van de directeur van Haven Amsterdam als coördinator van het convenantsoverleg op.
- Lid 4: Binnen zes maanden na het aantreden van ieder nieuw College van Burgemeester en Wethouders van de Centrale Stad en van de nieuwe Dagelijkse Besturen van de stadsdelen, zal een convenantsoverleg plaatsvinden teneinde de bedrijven kennis te laten maken met de betrokken (nieuwe) wethouders/portefeuillehouders en de stand van de uitvoering van het convenant met hen bespreken.
- Lid 5: De overheden zullen de bedrijven actief informeren over de uitwerking van de relevante ruimtelijke plannen en maatregelen, en betrekken bij het denken over en onderzoeken van de eventuele plannen voor de lange termijn.

Artikel 11: Looptijd convenant

- Lid 1: De looptijd van het convenant is 20 jaar.
- Lid 2: Het convenant kan niet tussentijds worden opgezegd, ontbonden of op andere wijze worden beëindigd, vernietiging daaronder begrepen.

Artikel 12: Bestuursrechtelijke verantwoordelijkheden

- Lid 1: De overheden spannen zich ervoor in de afspraken van dit convenant te verwerken

in de relevante ruimtelijke plannen, zoals de provinciale structuurvisie, de gemeentelijke structuurvisie en de bestemmingsplannen.

Lid 2: De bedrijven zijn zich ervan bewust dat de overheden bestuursrechtelijke verantwoordelijkheden dragen met betrekking tot bestuursrechtelijke rechtsbescherming (inspraak, zienswijzen, beroep op de bestuursrechter) die door de afspraken in dit convenant niet mogen worden doorkruist, en dat dit convenant daarom niet meer kan bieden dan de toezegging dat de overheden zich voor de uitvoering daarvan zullen inspannen.

Lid 3: De overheden realiseren zich op hun beurt het belang van de afspraken die partijen in dit convenant bereid zijn te maken, en zij zeggen toe indien zich een doorkruising als in het voorgaande lid bedoeld zal voordoen, de bedrijven in de geest van dit convenant zoveel mogelijk tegemoet te komen.

Artikel 13: Geschilbeslechting

Lid 1: In geval van geschil tussen partijen over de uitvoering van dit convenant zullen zij trachten dit op te lossen door mediation volgens het reglement van de stichting het Nederlands Mediation Instituut.

Lid 2: Indien mediation niet binnen redelijke termijn slaagt zal iedere partij het recht hebben het geschil voor te leggen aan de rechtbank te Amsterdam.

Artikel 14: Wijziging van omstandigheden

Lid 1: Bij ingrijpende wijziging van omstandigheden die van invloed is op de inhoud van het convenant, en met zich brengt dat partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid de ongewijzigde instandhouding daarvan niet langer mogen verwachten, treden partijen met elkaar in overleg teneinde een voor ieder aanvaardbare oplossing te vinden, daarbij rekeninghoudend met de wederzijdse belangen en zo veel mogelijk rechtdoend aan het doel van dit convenant.

Lid 2: Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen redelijke termijn leidt tot een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, zal iedere partij het recht hebben de dan ontstane situatie aan te merken als een geschil in de zin van artikel 13.

Artikel 15: Kosten mediation en convenantsoverleg; tegemoetkoming kosten Cargill

Lid 1: Partijen delen de kosten van de mediation, het onderzoek van Bureau Sight hieronder

begrepen.

Lid 2: Amfert en Eggerding gelden bij de verdeling van de kosten van de mediation samen als één partij. Zij dragen van dit deel 75 respectievelijk 25%.

Lid 3: Binnen drie maanden na ondertekening van dit convenant zal de Centrale Stad een eindafrekening van de mediationkosten aan partijen voorleggen, waarna zij binnen één maand hun deel van de kosten aan de Centrale Stad zullen voldoen.

Lid 4: De kosten van het convenantoverleg zullen door de Centrale Stad worden gedragen.

Lid 5: De kosten van de beslechting van eventuele toekomstige geschillen door mediation zullen door de daarbij alsdan betrokken partijen worden gedragen. Over de kosten van eventuele rechtelijke procedures maken partijen thans geen afspraak.

Lid 6: Binnen drie maanden na ondertekening van dit convenant zal de Centrale Stad ter tegemoetkoming in de kosten die Cargill in de afgelopen twintig jaar heeft gemaakt een bedrag van € 225.000,- aan haar voldoen.

.....
R.A. Macnack

De besloten vennootschap Cargill B.V.

.....
K. Langeveld

De commanditaire vennootschap ICL Fertilizers Europe C.V.

.....
W.A. van der Linde

De besloten vennootschap Eggerding B.V.

.....
A.M.C.A. Hooijmaijers
De Provincie Noord-Holland

.....
B. Heller

.....
L.F. Asscher

De Gemeente Amsterdam/ Centrale Stad

.....
M. van Poelgeest

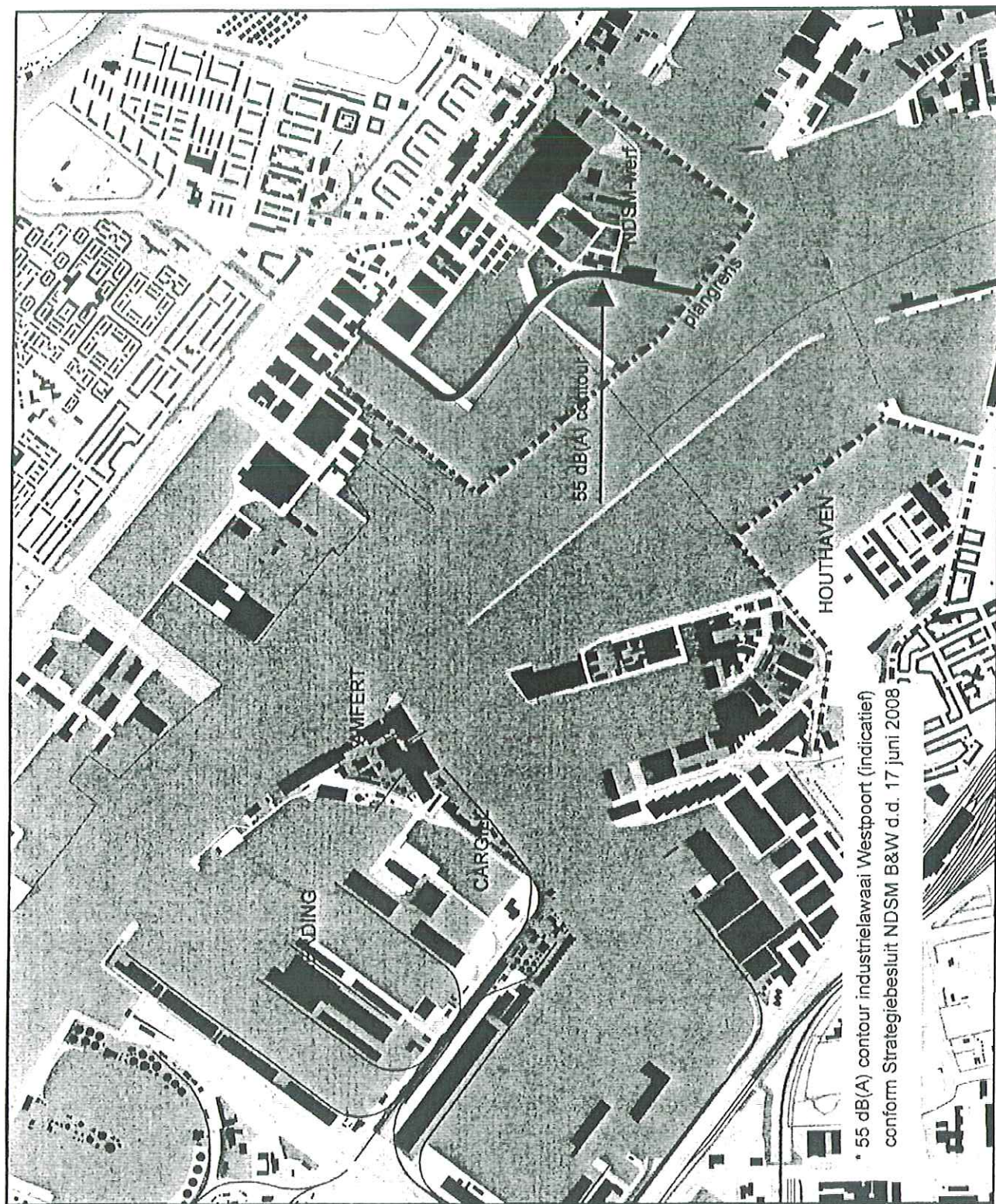
.....
F. Ossel

.....
K. Diepeveen

De Gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam-Noord

.....
R.A. Steenwinkel

De Gemeente Amsterdam, stadsdeel Westerpark

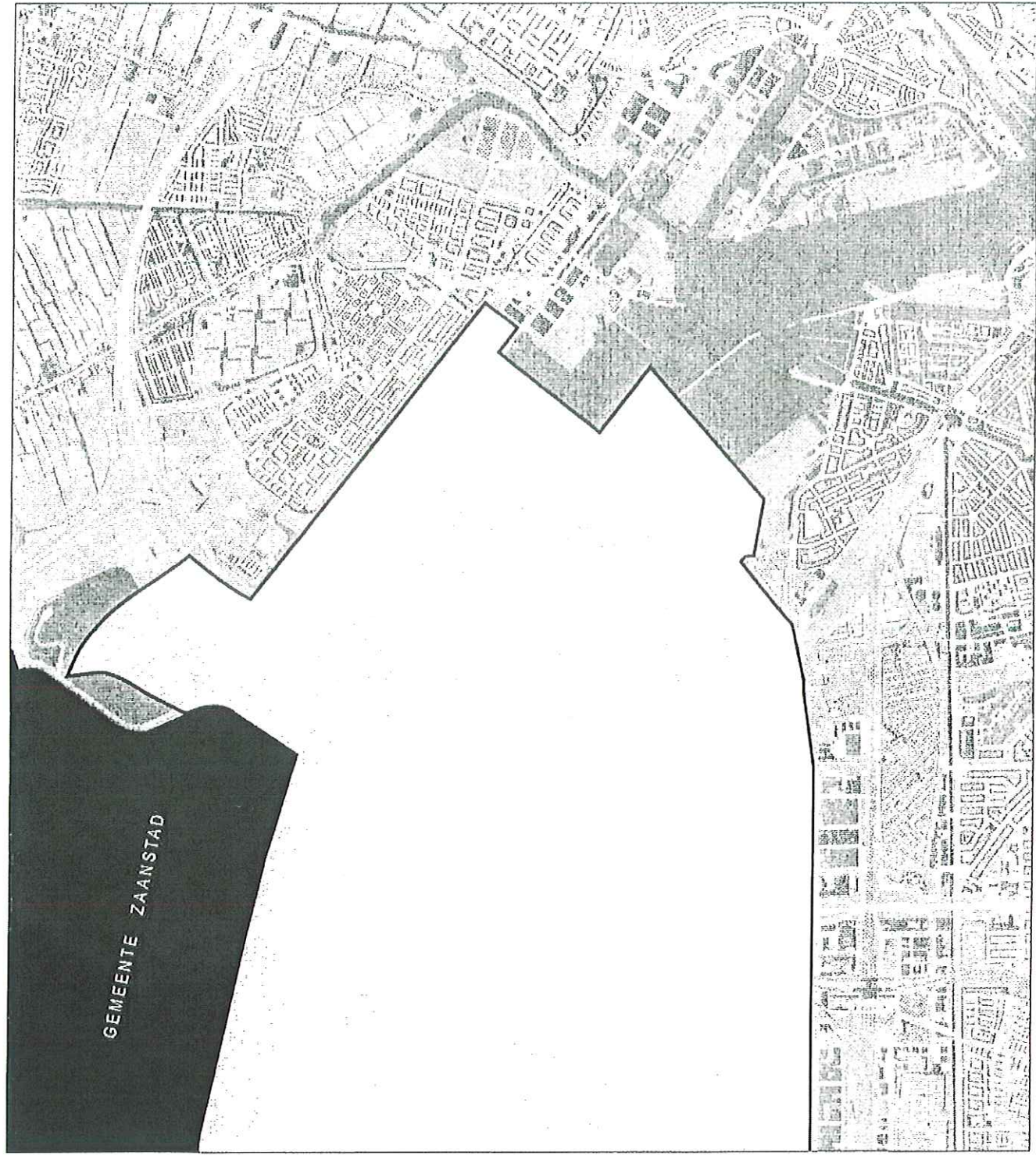


* 55 dB(A) contour industrielawaai Westpoort (indicatief)
conform Strategiebesluit NDSM B&W d.d. 17 juni 2008

Pas op de plaats!



tot 2024 geen formele planvorming
(artikel 2.3 en artikel 9)



Gemeente Amsterdam
28 oktober 2008

Nota van Beantwoording Zienswijzen

**Projectbesluit Wro en bouwvergunning Amsterdam Marina
Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf**

12 september 2011

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpprojectbesluit Wro en de ontwerpbouwvergunning Amsterdam Marina, met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 18 mei 2011 voor de duur van zes weken voor eenieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

Tevens heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wet Milieubeheer gelijktijdig met genoemd projectbesluit Wro en bouwvergunning het Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling NDSM-werf, met de daarop betrekking hebbende stukken, voor eenieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Overeenkomstig artikel 7.32, lid 3, van de wet milieubeheer (Wm) kunnen zienswijzen op het MER slechts betrekking hebben op de inhoud van het MER, het niet voldoen van het rapport aan de bij of krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels dan wel op onjuistheden die het rapport bevat.

Op de zienswijzen die betrekking hebben op genoemd Projectbesluit Wro en het MER zal hieronder inhoudelijk worden ingegaan. Omdat de zienswijzen betrekking hebben op het MER dan wel op het projectbesluit, worden de zienswijzen in één gezamenlijke nota beantwoord. De zienswijzen zullen in samengevatte vorm worden weergegeven. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen als bijlagen bij deze nota van beantwoording.

De stukken voor het HISWA Nautisch Centrum zijn gelijktijdig met Amsterdam Marina ter inzage gelegd. Besluitvorming over HISWA Nautisch Centrum volgt over enkele weken omdat nu nog een discussie wordt gevoerd over welstandsaspecten. Shipdock heeft een integrale zienswijze ingediend op Amsterdam Marina én HISWA Nautisch Centrum. De zienswijzen worden gezamenlijk behandeld in deze nota van beantwoording omdat ze betrekking hebben op het hele project HISWA.

BEHANDELING ZIENSWIJZEN

Formele aspecten

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot de Projectbesluiten HISWA en/of het MER zienswijzen ontvangen:

Adressant 1: mw Pool, Ranonkelkade 85N, 1031 XX Amsterdam

Adressant 2: Shipdock B.V. , T.T. Vasumweg 125-131, P.O. Box 37201, 1030 AE Amsterdam.

De zienswijzen van adressant 1 hebben betrekking op het MER.

De zienswijzen van adressant 2 hebben betrekking op zowel de Projectbesluiten Wro/bouwvergunningen HISWA Nautisch Centrum en Amsterdam Marina als het MER.

De zienswijze van adressant 1 is binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat deze tijdig is ingediend.

Adressant 2 heeft op 29 juni 2011 twee zienswijzen ingediend. De ene zienswijze had betrekking op de projectbesluiten Wro en bouwvergunningen Hiswa Nautisch Centrum en Amsterdam Marina. De andere zienswijze had betrekking op het MER NDSM-werf. Op 29 juli is door adressant 2 bovendien een aanvullende zienswijze ingediend. Alle drie de zienswijzen van adressant 2 zijn ingediend buiten de termijn die daarvoor heeft gegolden. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 28 juni 2011.

Overwegingen m.b.t. adressant 2:

In de aanvullende zienswijze van adressant 2 staat dat in een telefoongesprek met een ambtenaar van het stadsdeel de mogelijkheid is geboden om nog een aanvulling op de zienswijze in te dienen. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat er sprake zou (kunnen) zijn van een toezegging aan adressant en een misverstand of een onduidelijkheid bij de gemeente. Dit is geenszins het geval. Tijdens genoemd telefoongesprek is meermalen benadrukt dat de termijn gedurende welke zienswijzen naar voren konden worden gebracht duurde tot en met 28 juni en dat daarom zowel de reeds ingediende zienswijzen als een eventuele aanvulling van adressant buiten die termijn vallen. Adressant 2 is derhalve niet ontvankelijk.

Inhoudelijke behandeling:

Adressant 1:		
Zienswijzen over de projectbesluiten Hiswa: Er zijn door adressant 1 geen zienswijzen naar voren gebracht over de projectbesluiten/bouwvergunningen HISWA Nautisch Centrum en Amsterdam Marina.		
Zienswijzen over het milieueffectrapport Met betrekking tot het MER NDSM-werf zijn de volgende zienswijzen naar voren gekomen:		Beantwoording: De ingediende zienswijzen over het MER hebben betrekking op evenementenlawaai; een onderdeel van het MER dat voor de onderliggende projectbesluiten t.b.v. HISWA-project niet relevant is. Het onderdeel evenementenlawaai van het MER zal betrokken worden bij het bestemmingsplan voor het landgedeelte van de NDSM-werf (bestemmingsplan NDSM-werf Oost).
a.	Evenementen 1. De normen die worden gehanteerd in de Werkinstructie geven geluidoverlast. Het geluid zou in de omgeving niet hoorbaar moeten zijn 2. In verband met geluid zouden de evenementen moeten worden afgeschermd. Evenementen zouden in een gebouw moeten plaatsvinden. 3. De brancheverenigingen van evenementen hebben een convenant getekend over geluidnormen bij concerten. Het aantal decibels mag tijdens een meting niet hoger zijn dan 103. Het MER en de werkinstructie zou moeten worden aangepast aan dit convenant.	Beantwoording 1. In het MER is uitgegaan van de grenswaarde uit het gemeentelijk beleid (de Werkinstructie Evenementen van het Stadsdeel Amsterdam Noord) van 75 dB(A) op de woningen gedurende de dag en avondperiode. Dit is een veelal ook landelijk gehanteerde norm, gebaseerd op de Nota "Evenementen met een luidruchtig karakter" van de toenmalige Inspectie Milieuhygiëne Limburg. Deze grenswaarde is in deze Nota genoemd teneinde onduldbare hinder te voorkomen en spraakverstaanbaarheid in woningen niet te verstoren. Enige hinder is daarbij echter niet uitgesloten doch dit wordt ook in deze Nota aanvaardbaar geacht mede gelet op het beperkte aantal keren wanneer dit niveau mag optreden 2. In het MER wordt aangegeven dat er op verschillende manieren geluidsreducerende maatregelen getroffen kunnen worden, bijvoorbeeld middels de positie van het podium of het plaatsen van lokale afschermingen door containerwanden. De aard en omvang van de evenementen leent zich echter niet goed voor uitvoering in een gebouw. In het MER is aangetoond dat, onder bepaalde voorwaarden, ook evenementen in de open lucht kunnen plaatsvinden zonder dat de daarvoor gehanteerde grenswaarde wordt overschreden. 3. Het convenant heeft betrekking op afspraken tussen concertorganisatoren, festivals en poppodia. Het heeft geen status van wet en regelgeving. Doel van het convenant is het voorkomen van gehoorschade. De genoemde waarde van 103 dB(A) betreft dan ook niet het bronvermogen maar het

		geluidniveau bij het publiek. Bij grote evenementen, die volgens de Werkinstructie maximaal 6 maal per jaar plaats vinden, wordt uitgegaan van een (gemiddeld) bronvermogen van 140 dB(A). Dit betekent ongeveer een geluidniveau van 100 dB(A) op 25 meter afstand en 90dB(A) op 100 meter afstand. Dit komt redelijk overeen met het in het convenant opgenomen geluidniveau.
Concluderend Gelet op het doel van het MER leiden de zienswijzen niet tot de conclusie dat het MER onvoldoende informatie zou bevatten voor de besluitvorming. Evenmin leiden de zienswijzen tot de conclusie dat het MER niet zou voldoen aan de krachtens artikel 7.23 Wm gestelde regels, noch dat het onjuistheden bevat als gevolg waarvan de informatie die het MER bevat niet bruikbaar zou zijn. Met betrekking tot de Projectbesluiten Wro/bouwvergunningen zijn geen zienswijzen naar voren gebracht.		

Adressant 2: Shipdock

De zienswijzen zijn allen buiten de termijn naar voren gebracht. Adressant is derhalve niet ontvankelijk. Vanwege het belang dat het stadsdeelbestuur hecht aan een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak, wordt hieronder inhoudelijk wel ingegaan op de betreffende zienswijzen.

Zienswijzen over het Ontwerp projectbesluit en ontwerp bouwvergunning Amsterdam Marina en het ontwerp projectbesluit en ontwerp bouwvergunning Hiswa Nautisch centrum:

Zoals ook in de inleiding opgemerkt heeft Shipdock een integrale zienswijze ingediend op Amsterdam Marina én HISWA Nautisch Centrum. De zienswijzen worden gezamenlijk behandeld in deze nota van beantwoording omdat ze betrekking hebben op het hele project HISWA.

a.**Ontwikkeling geeft beperking Shipdock**

Met de ontwikkelingen wordt realisatie van een extra drijvend dok aan ligplaats III onmogelijk gemaakt door gebrek aan ruimte en een te korte afstand tot de mogelijke ontwikkelingen. Het is niet duidelijk hoe de nieuwe plannen voor een jachthaven in verhouding staan tot de reservering van de noodzakelijke milieuruimte voor de nieuwe revisievergunning voor Shipdock.

Beantwoording:

Vanaf 2007 heeft er rond de geluidsuitstraling van Shipdock intensief overleg plaatsgevonden tussen Shipdock en haar adviseur (DGMR), de provincie Noord-Holland (destijds bevoegd gezag krachtens de Wet milieubeheer) en het stadsdeel Amsterdam Noord en haar adviseurs (DMB en LBP|SIGHT). In dat overleg werd geconstateerd dat de vigerende milieuvergunning voor Shipdock (uit 1994) geactualiseerd moest worden en bovendien dat als Shipdock aan de geluidgrenswaarden van die vergunning zou voldoen, zij toch de zone rond het industrieterrein Cornelis Douwes zou overschrijden. Alle partijen waren het er over eens dat dit laatste feit niet aan Shipdock was toe te rekenen doch werd veroorzaakt door een (naar de huidige inzichten) gebrekkige akoestische modellering ten tijde van de zonering en sanering van het industrieterrein en de daaraan gekoppelde vergunningverlening in 1994. Een en ander bleek onder meer uit een nieuw gedetailleerd rekenmodel zoals dat door de adviseur van Shipdock, DGMR, was vervaardigd. Tijdens dat overleg uitte Shipdock tevens de wens om haar activiteiten uit te breiden met een drijvend dok dat buiten de huidige grenzen van de inrichting zou moeten worden afgemeerd. De consequenties daarvan werden door DGMR zichtbaar gemaakt in notitie I.2008.1775.00.N001 van 30 maart 2009, waarin werd aangetoond dat met name als gevolg van genoemde uitbreiding de vigerende geluidszone rond het industrieterrein Cornelis Douwes aanzienlijk zou worden overschreden, niet alleen in de richting van Tuindorp Oostzaan maar ook richting overzijde van het IJ, richting Houthavens.

Door zowel de provincie als het stadsdeel Amsterdam Noord is toen gesteld dat verruiming van de zone richting Houthavens niet mogelijk zou zijn doch dat medewerking zou worden verleend aan verruiming van de zone in de richting van Tuindorp Oostzaan, waarvoor het noodzakelijk was ook een deel van het gezoneerde industrieterrein te dezoneren (de vestiging van grote lawaaimakers uit te sluiten). Aan Shipdock werd meegedeeld dat een

	aanvraag om een revisievergunning die daarop gebaseerd was, vergunbaar zou zijn. Shipdock heeft daartoe een concept aanvraag om vergunning opgesteld, waarvan het DGMR-rapport I.2008.1775.00.R001 van 1 oktober 2009 "concept Akoestisch onderzoek Shipdock Amsterdam en Niron" onderdeel uitmaakte. Het stadsdeel Noord heeft de gedeeltelijke dezonering en de zoneverruiming richting Tuindorp Oostzaan inmiddels in gang gezet, reden waarom het toenmalig bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland, vooralsnog uitstel verleende voor het indienen van een aanvraag om revisievergunning. In de concept aanvraag om vergunning en het bijbehorende akoestisch onderzoek worden niet alleen de huidige door Shipdock verrichtte activiteiten beschreven, doch is ook sprake van een nieuw drijvend dok binnen de grenzen van de inrichting en wel op ligplaats III. Uit dat akoestisch onderzoek blijkt dat de zone richting Houthavens niet wordt overschreden doch dat er uitsluitend nog sprake is van een overschrijding ter plaatse van Tuindorp Oostzaan. Het is nu juist dat DGMR-rapport dat niet alleen ten grondslag heeft gelegen aan de door het stadsdeel Amsterdam Noord in gang gezette zoneverruiming, doch ook aan alle onderzoeken die m.b.t. het geluidsaspect voor de NDSM-werf zijn uitgevoerd. Met andere woorden, de geluidscontouren als gevolg van het Cornelis Douwesterrein ter plaatse van de NDSM-werf, zijn gebaseerd op de geluidsuitstraling van het Cormelis Douwesterrein inclusief de geluidsruimte zoals die door Shipdock in haar concept aanvraag om vergunning van oktober 2009 is beschreven. Er is dus geen sprake van een inperking van de geluidsruimte ten opzichte van de situatie 1994 maar er wordt zelfs rekening gehouden met een intensivering van de activiteiten middels een drijvend dok binnen de grenzen van de inrichting, ter plaatse van ligplaats III. Die situatie is dan ook richtinggevend voor de ontwikkelingsmogelijkheden op de NDSM-werf en niet andersom. De bij de aanvullende zienswijze van Shipdock gevoegde mailwisseling tussen DMB en de provincie Noord-Holland bevestigt dit ook. Samenvattend geldt dat met de beoogde ontwikkelingen op de NDSM-werf, en dus ook in het MER, rekening wordt gehouden met de activiteiten van Shipdock binnen de huidige grenzen van haar inrichting. Voor zover er sprake is van beperking van die activiteiten worden die veroorzaakt door de aanwezigheid van de bestaande woningen in Tuindorp Oostzaan. De beperking op de uitbreiding van activiteiten wordt niet veroorzaakt door de ontwikkelingen op de
--	---

		NDSM-werf doch door de beperkte geluidruimte in de zone richting Houthavens.
b.	Woningbouw NDSM-Werf In de projectbesluiten wordt aangenomen dat op de NDSM-werf woningen worden gerealiseerd. Omdat de woningen er waarschijnlijk niet komen is er geen draagvlak voor de jachthaven en mag de haven niet worden gerealiseerd.	Beantwoording: De conclusie dat geen woningen worden gerealiseerd op de NDSM-werf wordt niet onderschreven. Bovendien is uit onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de Structuurvisie Amsterdam gebleken dat er in Amsterdam sowieso vraag is naar ligplaatsen voor de recreatievaart
c.	Beperking milieuruimte Shipdock De relatie tussen de projectbesluiten en de tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Cornelis Douwes is niet duidelijk. Door de partiële herziening van het bestemmingsplan Cornelis Douwes wordt de bestaande geluidzone rond het industrieterrein Cornelis Douwes gewijzigd. De te nemen projectbesluiten kunnen invloed hebben op de toekomstige beschikbare milieuruimte van Shipdock	Beantwoording: In de op dit moment vigerende situatie liggen de jachthaven en het nautisch centrum op het gezoneerd industrieterrein. De "tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein", die inmiddels in procedure is gebracht, maakt het gezoneerd industrieterrein kleiner. Nadat deze partiële herziening is vastgesteld, vallen jachthaven en Nautisch Centrum buiten het gezoneerd industrieterrein en liggen in de geluidzone. Omdat een jachthaven of een nautisch centrum geen geluidgevoelige bestemming is in de zin van de Wet geluidhinder (zie ook beantwoording onder d), behoeven zij echter niet getoetst te worden aan de geluidbelasting vanwege het gezoneerd industrieterrein. Derhalve vormen de projectbesluiten ook geen geluidbeperking voor de toekomstige ontwikkelmogelijkheden van Shipdock.
d.	Ontwikkelingen liggen te dicht bij Shipdock. De te ontwikkelen activiteiten vinden plaats op zeer korte afstand van de oostelijke begrenzing van Shipdock. De activiteiten en milieuaspecten van Shipdock (geluid, geur en stof) verhouden zich op deze korte afstand niet tot de beoogde activiteiten. De invloed van industrie op de nieuwe bestemmingen is niet meegenomen in de onderzoeken voor het MER waarop de projectbesluiten zijn gebaseerd. Ontwikkeling van Amsterdam Marina en HISWA Nautisch Centrum zal leiden tot klachten over de activiteiten van Shipdock.	Beantwoording: In het MER is uitgegaan van de wettelijk toegestane geluidsemissie van Westpoort en het Cornelis Douwesterrein. Zowel de jachthaven als het nautisch centrum zijn bovendien geen geluidgevoelige bestemmingen zoals bedoeld in de vigerende vergunning ingevolge de Wet milieubeheer of in de zin van de Wet geluidhinder. Verder is er ook geen aanleiding om in het kader van goede ruimtelijke ordening deze objecten als milieugevoelig aan te merken. Bij de jachthaven verblijven bezoekers in het algemeen slechts kortstondig. Dit geldt ook voor de buitenruimte van het HNC-A. Bezoekers of medewerkers binnen het HNC-A zullen geen hinder ondervinden vanwege Shipdock. Daarom behoeven deze functies geen bescherming zoals een woning. De milieuvergunning van Shipdock bevat verder voorschriften die stof- en geurhinder voldoende beperken. Zo is het voorgeschreven dat geen visueel waarneembare stofemissies mogen plaatsvinden. Indien de voorschriften van de milieuvergunning door Shipdock nageleefd worden is er sprake van een aanvaardbaar verblijfsklimaat voor de jachthaven en het nautisch centrum.
e.	Handhaven en uitbreiden bedrijfsactiviteiten Shipdock De projectbesluiten/bouwvergunningen staan haaks op het door het stadsdeel, de	Beantwoording: Zie beantwoording onder a, c en d.

	centrale stad en de provincie gewekte vertrouwen bij Shipdock B.V. dat zij haar bedrijfsactiviteiten kan blijven uitoefenen en indien gewenst kan uitbreiden met een vijfde dok. Het is uitgesloten dat Shipdock B.V. een vergunning krijgt voor de aanleg van dit nieuwe dok nadat de jachthaven en het havenkantoorgebouw zijn aangelegd. Het is voorts maar zeer de vraag of de provincie de revisievergunning zal verlenen met de noodzakelijke geluidzone voor de uitoefening van de huidige werkzaamheden als een jachthaven en een havenkantoorgebouw voor de deur van Shipdock BV liggen.	
f.	Strijdigheid convenant Houthaven/NDSM-werf De voorgenomen projectbesluiten/ bouwvergunningen staan haaks op het in oktober 2008 gesloten convenant Houthaven/NDSM-werf. Een van de afspraken in het convenant is dat de milieuruimte voor bedrijven niet wordt aangetast bij de ontwikkeling van de NDSM-werf.	Beantwoording: Het convenant Houthavens is tot stand gekomen rond de woningbouwplannen aldaar. Het behelst dat de stad Amsterdam de plannen voor woningbouw in de Houthavens kan voortzetten doch dat zij als compensatie daarvoor gedurende 15 jaar geen plannen zal ontwikkelen die anderszins bedreigend zijn voor de milieuruimte van de bedrijven in Westpoort. Omdat de ontwikkelingen op de NDSM-werf mogelijk ook die milieuruimte zouden kunnen aantasten, is op de bij het convenant gevoegde kaart een tekening gevoegd waarop de 55 dB(A)-contour van Westpoort is weergegeven en waarover de stad Amsterdam toezegt af te zien van woningbouw binnen die contour als dat in strijd is met de wettelijke bepalingen. Daarmee wordt toegezegd een "pas op de plaats" met woningbouwontwikkelingen te maken, waarover gesteld wordt dat dit niet betekent dat überhaupt geen ontwikkelingen mogelijk zijn maar dat het gaat om ontwikkelingen waarvan in redelijkheid gezegd kan worden dat ze de bedrijven zouden belemmeren. Opgemerkt wordt dat Shipdock geen partij is in het convenant Houhaven/NDSM-werf.
g.	Beperking milieuruimte Shipdock is van mening dat haar milieuruimte kleiner wordt met de aanleg van een jachthaven en een havenkantoorgebouw. Het stadsdeel heeft immers al op 27 mei 2011 bericht dat zij een nieuw bestemmingsplan Herziening geluidzone Cornelis Douwesterrein gaat opstellen waarbij de geluidszone aan de oostzijde kleiner wordt, dat wil zeggen richting de jachthaven. Wanneer er geen jachthaven en havenkantoor gebouw komen is het niet nodig om de geluidszone aan de oostzijde te verkleinen.	Beantwoording: Dat de geluidszone van het Cornelis Douwesterrein ter plaatse van de NDSM-werf kan worden verkleind, wordt veroorzaakt door het feit dat de gehele NDSM-werf wordt gedezoneerd. Er zijn daar geen grote lawaaimakers meer aanwezig. De verkleining van de geluidzone van Shipdock wordt dus niet ingegeven door een vermeende inperking van de geluidsruiimte voor Shipdock.

Zienswijzen over het milieueffectrapport:	
h. vergunningen Shipdock zijn niet (voldoende) meegenomen in het MER. 1. Door het hanteren van geluidniveau van 2007 in het MER voor de toekomstige situatie (2020) wordt de revisie vergunning voor Shipdock niet meegenomen. Er ontstaat reëel gevaar dat niet alleen de toekomstige ontwikkelingen, maar ook de bestaande rechten van Shipdock niet gegarandeerd worden. 2. In het MER is geen rekening gehouden met de belangen, de activiteiten en vergunning van Shipdock. Bij 3 scenario's wordt ervan uitgegaan dat Shipdock verdwijnt. 3. In het MER NDSM-werf is geen rekening gehouden met het feit dat in de milieuvergunning van Shipdock een ruimere geluidcontour is gegund dan nu in het bestemmingsplan is toegelaten.	Beantwoording: 1. Zoals in de beantwoording bij de punten a, c en d hierboven is aangegeven, zijn de bestaande rechten wel betrokken in het MER. Deze zullen ook volledig gerespecteerd worden bij de voorbereiding van bestemmingsplannen voor de NDSM-werf. 2. In tegenstelling tot de zienswijze van adressant, is in alle scenario's van het MER uitgangspunt geweest dat het bedrijf van adressant gehandhaafd blijft. 3. Zie beantwoording onder punt a. hierboven. In het bestemmingsplan Herziening geluidzone Cornelis Douwesterrein wordt de geluidzone zodanig aangepast dat de geluidruimte benodigd voor de huidige bedrijfsvoering van Shipdock daarin past.
i. Milieugevoelige bestemmingen niet mogelijk. Omdat milieugevoelige bestemmingen (woningen) zijn gepland binnen de zone, kan het MER niet worden vastgesteld	Beantwoording: In het MER zijn verschillende scenario's uitgewerkt met woningen op de NDSM-werf. In het MER wordt geconcludeerd dat deze woningen binnen de geluidszone onder voorwaarden mogelijk zijn. E.e.a. wordt geformaliseerd met het vaststellen van een bestemmingsplan. Daarbij zal alsnog worden aangetoond dat aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan, uiteraard met inachtneming van de bestaande rechten van adressant (en alle andere bedrijven). Het MER heeft geen dwingende status maar heeft "slechts" tot doel om inzicht te geven in de milieueffecten van een project.
j. MER-scenario's In het MER worden verschillende scenario's beschreven. Het is niet duidelijk welk scenario de voorkeur heeft. Dit geeft geen rechtszekerheid.	Beantwoording: Het MER is een middel om de milieugevolgen van de gebiedsontwikkeling in beeld te brengen en het milieubelang bij de plan- en besluitvorming te betrekken. Aan de hand van scenario's wordt verkend wat de speelruimte is met betrekking tot de milieugevolgen. Dit gebeurt door breed milieuonderzoek naar verschillende milieuthema's (zoals luchtkwaliteit, verkeerslawaaai, industrielawaai, evenementenlawaaai etc.). Deze verkenning naar milieueffecten wordt betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan. Hierbij hoeft niet specifiek gekozen te worden voor één van de alternatieven die de voorkeur heeft. Verschillende aspecten van verschillende scenario's kunnen worden betrokken.
k. Onjuiste aannames over het geluidniveau In het MER wordt "aangenomen dat de geluidproductie voor de situatie 2020 gelijk	Beantwoording: Zoals in de beantwoording bij de punten a, c en d hierboven is aan gegeven, zijn de bestaande

is aan de situatie 2007 aangezien geen activiteiten bekend zijn die zullen leiden tot een toename van de geluidproductie". Het MER baseert zich op de "wettelijk toegestane geluidsemissie van de industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwes en dit is de geluidsemissie die is toegestaan volgens het bestemmingsplan Geluidzonering Cornelis Douwesterrein. Shipdock mag echter op basis van de aan haar verleende vergunning meer geluid maken dan dit bestemmingplan mogelijk maakt. Dit feit heeft de directie van Shipdock al vele malen meegedeeld aan het stadsdeel en de centrale stad maar dit punt is niet meegenomen in het MER NDSM-werf. De conclusies in het MER zijn dus gebaseerd op onjuiste aannames waardoor het MER niet ten grondslag kan worden gelegd aan de voorliggende en toekomstige ruimtelijke besluiten.	rechten wel betrokken in het MER. Deze zullen ook volledig gerespecteerd worden bij de voorbereiding van bestemmingsplannen voor de NDSM-werf.
Concluderend Zoals reeds aan het begin van deze Nota van Beantwoording aangegeven is de zienswijze ingediend buiten de daarvoor bedoelde termijn. De zienswijzen zijn, los van de hierboven aangegeven beantwoording ten overvloede, dan ook niet ontvankelijk.	

Bijlagen:

- Zienswijze MER Ontwikkeling NDSM-werf, Mw Pool, 15 juni 2011.
- Zienswijze ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning HISWA Nautisch Centrum
Ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning Amsterdam Maring, Shipdock BV, 29 juni 2011.
- Zienswijze Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf met de daarop betrekking hebbende stukken, Shipdock BV, 29 juni 2011.
- Aanvullende zienswijze, Shipdock BV, 29 juli 2011.

Verantwoording groepsrisico vanwege het IJ bij het Project Hiswa d.d. 9 september 2011

In de notitie "Herberekening Groepsrisico IJ project Hiswa" zijn de externe veiligheid risico's voor beide projectbesluiten t.b.v. het Hiswa-project in beeld gebracht (zie notitie in de bijlage en tevens een korte samenvatting in de ruimtelijke onderbouwingen van beide projectbesluiten). Er is geen berekenbaar groepsrisico vanwege het transport gevaarlijke stoffen over het IJ aanwezig, zodat er geen verantwoording van het groepsrisico en advies van de Brandweer vereist is. Desalniettemin is de Brandweer Amsterdam-Amstelland in gelegenheid gesteld om advies uit brengen. Op 11 mei 2011 heeft de Brandweer haar advies uitgebracht, zie bijlage.

In het advies worden de mogelijke ongevalsscenario's en diens effecten beschreven. Tevens doet de brandweer aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van personendichtheden (bronmaatregel), ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid. Zie de beschrijving van ongevalsscenario's en bijbehorende effecten in het brandweeradvies. De aanbevelingen zijn samengevat opgenomen in tabel 4 op blz. 11 van genoemd rapport. M.b.t. deze aanbevelingen wordt het volgende overwogen.

Maatregelen aan de bron

Bronmaatregelen met betrekking tot het transport gevaarlijke stoffen zijn het meest effectief, maar dergelijke acties vallen buiten het bereik van beide projectbesluiten. De enige maatregel waarover in het kader van deze projectbesluiten kan worden beslist is bedoeld om de kans op een aanvaring met gevaarlijke stoffen transport te verkleinen door op deze locatie geen jachthaven te realiseren of het aan ligplaatsen te verminderen.

Het treffen van deze bronmaatregelen is echter niet wenselijk. De jachthaven is een gewenste ontwikkeling in het projectgebied NDSM-werf. De jachthaven accentueert het nautisch verleden van het gebied en biedt een welkome toevoeging op het landprogramma van de werf dat gericht is op cultuur en ontspanning (inclusief evenementen) en nautische voorzieningen.

Een laatste mogelijke bronmaatregel is om geen transport van gevaarlijke stoffen laten plaatsvinden tijdens evenementen. Hoewel hierover ook geen uitspraak kan gedaan worden in het kader van deze projectbesluiten, wordt opgemerkt dat in het kader van de benodigde evenementenvergunningen wordt onderzocht in hoeverre beperking van het transport gevaarlijke stoffen tijdens evenementen opportuun is.

Effectmaatregelen

Hierbij gaat het vooral om bouwkundige en installatietechnische maatregelen. De aanbeveling om de constructies van de gebouwen zodanig uit te voeren dat zij bestand zijn tegen de effecten van de ongevalsscenario's wordt als niet redelijk

geacht gelet op de extra kosten in verhouding tot de zeer geringe kans van het optreden van deze scenario's (per scenario variërend tussen een keer per honderdduizend jaar en een keer in de 10 miljard jaar). Initiatiefnemer heeft aangegeven om de maatregel m.b.t. het luchtbehandelingssysteem mee te nemen in de verdere uitwerking van het ontwerp van het gebouw. Tot slot wordt opgemerkt dat de vluchtroutes van de vaarweg af worden gesitueerd.

Maatregelen zelfredzaamheid

Initiatiefnemer (die meerdere havens exploiteert in Nederland en dus ruime ervaring heeft met ongevallenbestrijding) heeft aangegeven om een BHV-organisatie op te richten voor de gebruiksfase van het project. Dit houdt in dat er een BHV-calamiteitenplan wordt opgesteld en het aanwezige personeel wordt opgeleid. Communicatie over rampen, waarschuwen en alarmeren, opstellen en oefenen van noodplannen maken daar onderdeel van uit.



Adviesgroep AVIV BV
Langestraat 11
7511 HA Enschede

Notitie : Herberekening Groepsrisico IJ project Hiswa

Opdrachtgever : Gemeente Amsterdam
Datum : 6 april 2011
Auteur : B.S. van Holten
Project : 111958

Inleiding

De gemeente Amsterdam wenst een herberekening¹ van het groepsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over het Afgesloten IJ vanwege de aanwezigheid van personen (ook tijdens evenementen) in het kader van het project Hiswa op het NDSM-terrein. Dit betreft een herberekening van kilometers 20-22. Deze notitie presenteert de resultaten van de risicoberekening.

Uitgangspunten risicoberekening

De risicoberekening is uitgevoerd met RBM II versie 1.3 conform de Handleiding RBM II [1]. Overige uitgangspunten zijn gelijk aan het voorgaande onderzoek [2].

Transportintensiteit

Tabel 1 toont de transportintensiteit voor de vaarweg. De vervoerscijfers over het IJ zijn afkomstig uit bijlage 6 van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen [3]. Deze vervoerscijfers zijn gebaseerd op het Basisnet water. Bij brandbare vloeistoffen, stofcategorie LF2 is aangenomen dat 60% van de transporten in enkelwandige en 40% in dubbelwandige tankschepen plaatsvindt². Het transport van brandbare vloeistoffen in de stofcategorie LF1 (bijvoorbeeld diesel) wordt in RBM II niet in beschouwing genomen.

Stofcategorie	Omschrijving	Voorbeeld stof	Aantal
LF1	Brandbare vloeistof	Diesel	8303
LF2	Brandbare vloeistof	Benzine	9063
GF3	Brandbaar gas	Propan	332

Tabel 1. Transportintensiteit Basisnet water

¹ Dit betreft een herberekening van de risicoberekeningen van het transport van gevaarlijke over het IJ uit 2005 uitgevoerd door AVIV [2]

² Naar verwachting is het aandeel dubbelwandige tankschepen in 2020 vrijwel 100%

Aanwezigheid personen

De in het voorgaande onderzoek gehanteerde bebouwingsgebieden zijn gedeeltelijk aangepast (betreft gebied 18 en 19) en er worden twee nieuwe bebouwingsgebieden toegevoegd (betreft gebied 26 en 27). De aanwezigheid van personen in gebied 18 en 19 is gelijk gebleven. De aanwezigheid van personen voor gebied 26 en 27 is opgenomen in bijlage 1.

Resultaten

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft aan wat de kans per jaar is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het GR wordt in een grafiek weergegeven als een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers.

De berekeningen hebben niet geleid tot een groepsrisico. Dit wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers voor zowel de bestaande als de nieuwe situatie kleiner is $1.0 \cdot 10^{-9}$ per jaar.

Conclusie

De berekeningen hebben niet geleid tot een groepsrisico. Het groepsrisico van de vaarweg neemt derhalve door de ontwikkeling op het NSDM-terrein niet toe. Conform de circulaire risiconormering gevaarlijke stoffen is een verantwoording van het groepsrisico dan ook niet noodzakelijk.

Referenties

1. AVIV 2004 Handleiding RBM II Rapport nr. 00307
2. AVIV 2005 Herberekening risico's het IJ met RBM II,
projectnummer 05875
3. Ministerie V&W 2004 Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke
stoffen, Stcrt. 2004, 147, laatstelijk gewijzigd in Stcrt.
2009 19907

Bijlage 1. Gegevens bebouwing

Voor bebouwingsgebied 27 zijn de gegevens verzameld door DRO betreffende het aantal aantal bewoners, arbeidsplaatsen, bedden, leerlingen en reizigers. Tabel 1 en 2 toont de gegevens voor gebied 27. De gegevens van gebied 26 zijn op een andere wijze samengesteld en wordt getoond in tabel 3. De gegevens van de overige gebieden zijn overgenomen uit een voorgaand onderzoek [2]. De ligging van de gebieden ten opzichte van de vaarweg wordt getoond in de figuur 1.

Vak	Opp in ha	Inwoners	Werknemers dag/nacht	Werknemers kan toor	Werknemers industrie	Aantal bedden	Aantal bezoekers	Aantal leerlingen	Aantal reizigers
27	0.3	0	10	170	0	0	170	0	0

Tabel 1. Gegevens bevolkingsgebied 27 (tabel opgesteld door DRO)

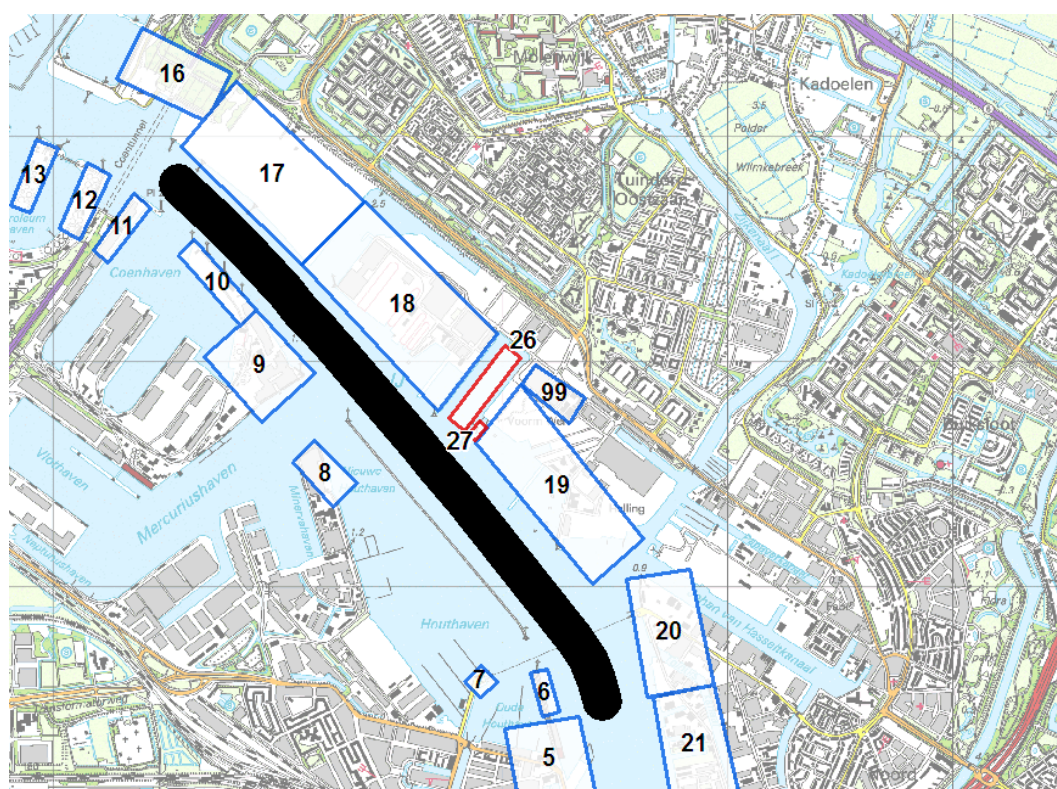
Voor gebruik in RBM II zijn de gegevens bewerkt tot tabel 2. Het aantal personen overdag is de som van 50% van de bewoners, 30% van de werknemers dag/nacht en alle andere kolommen. Het aantal personen 's nachts is de som van 100% van de bewoners, 30% van de werknemers dag/nacht en het aantal reizigers 's nachts.

Vak	Aantal dag	Aantal nacht
5	3758	1614
6	226	305
7	281	387
8	4	0
9	146	12
10	0	0
11	6	0
12	7	0
13	45	3
16	425	22
17	1006	60
18	973	34
19	2935	1756
20	2641	2019
21	4209	249
27	146	8
99	445	45

Tabel 2. Gegevens invoer voor RBM II

Vak	Opp in ha	Aanwezigheid personen
26	3.6	Betreft NDSM-terrein. Per jaar worden maximaal 5 evenementen georganiseerd met een duur van 2 a 3 dagen met maximaal 5000 bezoekers per dag. Conservatief is uitgegaan van continu 5000 bezoekers gedurende 8 uur per dag voor 15 dagen per jaar.

Tabel 3. Gegevens bevolkingsgebied 26



Figuur 1. Ligging bevolkingsgebieden en kilometers 20-22

Brandweer Amsterdam-Amstelland

Behulpzaam Deskundig Daadkrachtig

Advies Externe Veiligheid Projectbesluit Hiswa Amsterdam

Referentie: DIV2011/714
Datum: 11 mei 2011

Behandeld door: F. (Ferry) El-Aïdi



BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	SAMENVATING EN ADVIES.....	3
3.	SITUATIE	4
3.1	Risicobronnen	5
3.2	Risiconormering	5
4.	SCENARIO'S	5
4.1	Incident met een schip LPG.....	5
4.2	Incident met een schip Benzine.....	7
4.3	Incident met een schip Ammoniak.....	8
5.	MAATREGELEN	10
5.1	Bronmaatregelen	10
5.2	Effectbeperkende maatregelen.....	10
5.3	Zelfredzaamheid	10
5.4	Te overwegen maatregelen	11

1. INLEIDING

Dit advies behandelt de risico's met betrekking tot de plannen die samenhangen met het transport, het gebruik en de opslag van gevaarlijke stoffen (Externe Veiligheid) vanuit het perspectief van de brandweer (de hulpverlening). De ongevalsscenario's, de bestrijding, de hulpverlening, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden om de omvang te beperken worden besproken.

De gemeente Amsterdam heeft een aanvraag ontvangen voor de bouw van Hiswa Nautisch Centrum Amsterdam (HNC-A) en de ontwikkeling van een jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven (Marina). Het HNC-A en de Marina passen niet in het huidige bestemmingsplan. Daarom moet hiervoor een projectbesluit worden genomen. Omdat in de directe omgeving van het HNC-A en de Marina transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt moet het aspect externe veiligheid worden uitgewerkt in de ruimtelijke onderbouwing.

2. SAMENVATING EN ADVIES

Incidenten met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. Door het transport van LPG, Benzine en Ammoniak over het IJ moet de hulpverlening rekening houden met de mogelijke gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen op het IJ.

Een incident op het IJ met een tankschip LPG, Benzine of Ammoniak kan leiden tot voor de hulpverlening relevante scenario's, Wolkbrand, Plasbrand en Giftige wolk. De primaire gevolgen van deze scenario's zijn niet of nauwelijks te bestrijden. De hulpverlening zal zich voornamelijk richten op het bestrijden van secundaire branden, het neerslaan en beperken van de omvang van de giftige wolk en het helpen van gewonde slachtoffers. De hulpvraag zal voornamelijk worden bepaald door het aantal slachtoffers in het HNC-A en de Marina en dit aantal kan sterk variëren doordat het aantal aanwezigen personen binnen het plangebied varieert.

De risicobeperkende maatregelen die in overweging genomen kunnen worden zijn samengevat in tabel 4.

Geadviseerd wordt om de gevolgen van de incidentscenario's en de mogelijke risicobeperkende maatregelen te betrekken bij de afweging voor het nemen van de beslissing over de twee projectbesluiten.

3. SITUATIE

Om de bouw van Hiswa Nautisch Centrum Amsterdam (HNC-A) en een jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven in het water ten zuidwesten van NDSM-werf Zuid mogelijk te maken moet de gemeente Amsterdam twee projectbesluiten nemen [1].

Het HNC-A en de Marina liggen circa 2,5 kilometer ten noordwesten van het Centraal station. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de scheepsreparatiewerf Shipdock. Het HNC-A wordt het nieuwe havenkantoor van de HISWA vereniging en is voorzien op een vaste pier in het water die tijdens evenementen ingericht kan worden als evenementenplein. Verder worden aan de vaste pier 14 vingerpiers gerealiseerd met in totaal 28 aanlegplaatsen voor bezoekers per boot. In het HNC-A worden naast kantoorfuncties ook horeca en retail functies mogelijk gemaakt. Het bruto vloeroppervlak zal in totaal 2.091 m² bedragen. Het aantal vaste werknemers in het HNC-A wordt geschat op 50 personen. In het hoogseizoen wordt dit voor de jachthaven en horeca aangevuld met seizoenkrachten. Ook kunnen er grote aantallen personen in het plangebied aanwezig zijn tijdens evenementen (circa 5000-10.000 personen per dag per evenement).

De 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. De Marina wordt verder gebruikt voor kleinschalige watergebonden evenementen. De jachthaven biedt vaste ligplaats voor 334 plezierboten. Bij afwezigheid van vaste ligplaatshouders kan de jachthaven ook gebruikt worden voor het afmeren door passanten. De grote en situering van de steigers maken de ligplaatsen geschikt voor boten tussen de 10 en 30 meter. Het maximaal aantal personen bij een volledige bezetting van de ligplaatsen wordt ingeschat op 700 personen.

Het HNC-A en de Marina liggen op enkele tientallen meters (circa 50 meter) van de grens van de vaarweg waar vervoer van gevaarlijke stoffen per schip plaatsvindt en op circa 240 meter van een wachtplaats voor gevaarlijke stoffen. In figuur 1 wordt de locatie van het HNC-A en de Marina aangegeven.

Figuur 1: locatie HNC-A en Marina



3.1 Risicobronnen

In de directe nabijheid van het plangebied op enkele tientallen meters ligt de vaarweg van het IJ waarover de gevaarlijke stoffen LPG, Benzine en Ammoniak worden getransporteerd [2]. Gezien de geringe afstand van het plangebied tot de grens van de vaarweg van het IJ hebben incidenten met schepen die LPG, Benzine en Ammoniak vervoeren effect op de Marina en het HNC-A. De wachtplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen ligt op een grotere afstand van het plangebied waardoor een incident met een schip benzine geen effect heeft op de Marina en het HNC-A. Incidenten met schepen gevuld met LPG en Ammoniak hebben ondanks de grotere afstand wel effect op het plangebied.

3.2 Risiconormering

In de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" worden normen genoemd voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico (een maat voor de kans op meer dan 10 dodelijke slachtoffers) [3]. Voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde en voor het groepsrisico een oriënterende waarde.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over het IJ zijn in 2011 berekeningen gemaakt [2]. Uit deze berekeningen blijkt dat er wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico is zo laag dat het niet berekend kan worden. Ook de bouw van HNC-A en de Marina leidt niet tot een berekenbaar groepsrisico.

4. SCENARIO'S

Incidenten met gevaarlijke stoffen zijn schaars maar hebben in potentie een zeer grote omvang. Gelet op het transport van LPG, Benzine en Ammoniak over de vaarweg en de aanwezigheid van schepen met LPG en Ammoniak op de wachtplaats voor gevaarlijke stoffen moet de hulpverlening rekening houden met de volgende incidenten [3]:

- Een incident met een schip LPG.
- Een incident met een schip Benzine.
- Een incident met een schip Ammoniak.

4.1 Incident met een schip LPG

Bij een ongeval met een schip LPG moet de hulpverlening rekening houden met het scenario wolkbrand.

Scenario wolkbrand

Door een incident op het water ontstaat boven de waterlijn een gat in een gastanker met 180 ton LPG. Een deel van het LPG (75 ton) stroomt gedurende een half uur uit. De stof verdampt en wordt met de wind meegevoerd. Een vertraagde ontsteking leidt tot een gaswolkontbranding. De hittestraling die hierbij ontstaat is kort en hevig en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken. De gaswolkbrand wordt gevolgd door een fakkelbrand op het schip.

Kans van optreden

De kans op een gaswolkontbranding als gevolg van een incident met een gastanker LPG is zeer klein en is onder andere afhankelijk van de bevaarbaarheidklasse van de waterweg en het aantal transporten. De kans van optreden is opgebouwd uit:

- de kans op een ongeval;
- de kans op zware schade;
- de kans dat LPG in grote hoeveelheid uitstroomt;
- de kans op ontsteking van de brandbare wolk.

Het IJ heeft een bevaarbaarheidklasse van 6 en er gaan circa 300 transporten met LPG per jaar over deze vaarweg. De kans op een gaswolkbrand wordt geschat op een keer in de miljard jaar per kilometer [2]. Door realisatie van de Marina zullen het aantal kruisende vaarbewegingen op het IJ toenemen en daarmee zal ook de kans op het ongevalsscenario gaswolkbrand toenemen.

Effecten

Het effect hittestraling is, in combinatie met de blootstellingsduur (20 seconden), bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld. De effecten variëren van dodelijke slachtoffers (†) tot lichtgewonden (T3) en van onherstelbare schade aan gebouwen tot lichte schade. In tabel 1 worden de effecten van een gaswolkbrand weergegeven. De effecten zijn berekend vanaf de gastanker [4] en [5].

Tabel 1: effecten gaswolkbrand

	Afstand (m)	Hittestraling (kW/m ²)	Slachtoffers (buiten)				Slachtoffers (binnen)				Materiële schade
			†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
Zone 1	≤ 250	≥ 35	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en brand
Zone 2	≤ 300	≥ 23	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en brandoverslag
Zone 3	≤ 350	≥ 12,5	2%	6%	14%	30%	0%	1%	1%	5%	Schade, mogelijk secundaire branden
Zone 4	≤ 400	≥ 5	0%	1%	1%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

Het plangebied ligt binnen 250 meter van de grens van de vaarweg. Dit betekent dat de hulpverlening bij optreden van het scenario gaswolkbrand rekening moet houden met een groot aantal slachtoffers. Alle in het plangebied aanwezige personen buiten komen te overlijden. Van de aanwezige personen binnen komt 10% te overlijden. 20% van de aanwezige personen binnen (T1+T2) heeft binnen een uur medische hulp nodig en zullen naar een ziekenhuis moeten worden gebracht. 70% van de personen binnen raakt lichtgewond. Verder zal er onherstelbare schade aan het gebouw en aan de aanwezige boten in de Marina ontstaan door brandoverslag.

Bestrijdbaarheid

Een gaswolkbrand is een scenario dat zich snel ontwikkelt. De mogelijkheden van de brandweer om dit scenario te voorkomen zijn beperkt. De brandweer richt zich vooral op het veilig stellen van het gevaargebied, het redden van slachtoffers, het voorkomen van uitbreiding en het blussen van secundaire branden. Binnen 250 meter, waar het plangebied ligt, worden de mogelijkheden tot effectief optreden ernstig beperkt.

Hulpverlening

De gevolgen van een gaswolkontbranding leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Taken van de GHOR zoals het uitvoeren van triage, stabiliseren van slachtoffers, transporteren van slachtoffers en het regelen van ziekenhuisopvang worden ernstig bemoeilijkt doordat in het eerste uur na de gaswolkontbranding niet opgetreden kan worden binnen 350 meter van het schip. Het aantal slachtoffers dat medische hulp nodig heeft zal het aantal ambulances en beschikbare ziekenhuisplaatsen overstijgen als er veel personen aanwezig zijn. De politie zal ervoor moeten zorgen dat het schadegebied tot 400 wordt afgezet, het IJ wordt afgesloten, het verkeer wordt omgeleid en dat de andere hulpdiensten worden gedicteerd naar plaatsincident. De politie zal hiervoor capaciteit moeten vrijmaken. De gemeente zal opvang en verzorging moeten regelen, de communicatie voor haar rekening nemen en zal voor langere periode worden belast met het nazorgtraject.

Zelfredzaamheid

Een gaswolkbrand is een snel scenario. Aanwezige personen in het plangebied moeten bij een incident met een tankschip LPG op het IJ direct de gevaren kunnen herkennen, zichzelf in veiligheid brengen en handelingen verrichten die de eigen veiligheid en die van andere personen in het plangebied vergroten. Het is dan ook van groot belang dat aanwezige personen in het plangebied bewust zijn van de risico's, de gevaren kunnen herkennen en weten wat zij vervolgens moeten doen.

Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en onbelemmerde vluchtroutes van de risicobron af vergroten de zelfredzaamheid. Gebouwen kunnen bescherming bieden indien zij zodanig zijn geconstrueerd dat zij bestand zijn tegen de effecten van een volkbrand. Snel alarmeren en er voor zorgen dat de aanwezige personen buiten direct naar binnen gaan vermindert het aantal slachtoffers. Overigens kunnen in geval van een evenement slechts een beperkt aantal personen schuilen in het HNC-A gebouw.

4.2 Incident met een schip Benzine

Bij een ongeval met een schip Benzine moet de hulpverlening rekening houden met het scenario plasbrand.

Scenario Plasbrand

Door een incident op het water met een enkelwandige binnenvaarttanker met 150 m³ Benzine scheurt de tankwand boven de waterlijn. Een deel van de brandbare vloeistof (75 m³) stroomt gedurende een half uur uit. De brandbare vloeistof vormt een plas van 500 m² op het water en ontsteekt direct. De brand duurt minimaal een half uur en kan secundaire branden in de omgeving veroorzaken.

Kans van optreden

De kans op een plasbrand als gevolg van een incident met een enkelwandige binnenvaarttanker met Benzine is klein en is onder andere afhankelijk van de bevaarbaarheidsklasse van de waterweg en het aantal transporten. De kans van optreden is opgebouwd uit:

- de kans op een ongeval;
- de kans op zware schade;
- de kans dat benzine in grote hoeveelheid uitstroomt;
- de kans op directe ontsteking van de brandbare vloeistof.

Het IJ heeft een bevaarbaarheidsklasse van 6 en er gaan circa 8000 transporten met benzine per jaar over deze vaarweg. De kans op een plasbrand wordt geschat op een keer in de honderdduizend jaar [2]. Door realisatie van de Marina zullen het aantal kruisende vaarbewegingen op het IJ toenemen en daarmee zal ook de kans op het ongevalscenario plasbrand toenemen.

Effecten

Hittestraling is, in combinatie met de blootstellingsduur (20 seconden), bepalend voor het slachtofferbeeld en het schadebeeld. De effecten variëren van dodelijke slachtoffers (†) tot lichtgewonden (T3) en van onherstelbare schade aan gebouwen tot lichte schade. In tabel 2 worden de effecten van een plasbrand weergegeven. De effecten zijn berekend vanaf de enkelwandige tanker [4] en [5].

Tabel 2: effecten plasbrand

	Afstand (m)	Hittestraling (kW/m ²)	Slachtoffers (buiten)				Slachtoffers (binnen)				Materiële schade
			†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3	
Zone 1	≤ 40	≥ 35	100%	0%	0%	0%	10%	6%	14%	70%	Onherstelbare schade en brand
Zone 2	≤ 50	≥ 23	20%	24%	56%	0%	1%	3%	7%	20%	Zware schade en brandoverslag
Zone 3	≤ 60	≥ 12,5	2%	6%	14%	30%	0%	1%	1%	5%	Schade, mogelijk secundaire branden
Zone 4	≤ 75	≥ 5	0%	1%	1%	15%	0%	0%	0%	1%	Lichte schade

Het plangebied ligt op 50 meter van de grens van de vaarweg. Dit betekent dat de hulpverlening bij optreden van het scenario plasbrand rekening moet houden met een groot aantal slachtoffers. 20% van de in het plangebied aanwezige personen buiten komen te overlijden. 80% van alle personen buiten heeft binnen een uur medische hulp en ziekenhuisopvang nodig (T1+T2). Van de aanwezige

personen binnen komt 1% te overlijden. 10% van de aanwezige personen binnen (T1+T2) heeft binnen een uur medische hulp nodig en zullen naar een ziekenhuis moeten worden gebracht. 20% van de personen binnen raakt lichtgewond. Verder zal er zware schade aan het gebouw en aan de aanwezige boten in de Marina ontstaan door brandoverslag.

Bestrijdbaarheid

Een plasbrand op het water is een scenario dat zich snel ontwikkelt en minimaal een half uur kan duren. De mogelijkheden van de brandweer om dit scenario te voorkomen zijn beperkt. De brandweer richt zich vooral op het veilig stellen van het gevarengedebied, het redden van slachtoffers, het voorkomen van uitbreiding door de plas in te dammen en indien gewenst te blussen en het blussen van secundaire branden. Binnen 50 meter, waar het plangebied ligt, worden de mogelijkheden tot effectief optreden ernstig beperkt.

Hulpverlening

De gevolgen van een plasbrand leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Taken van de GHOR zoals het uitvoeren van triage, stabiliseren van slachtoffers, transporteren van slachtoffers en het regelen van ziekenhuisopvang worden ernstig bemoeilijkt doordat in het eerste half uur na de plasbrand niet opgetreden kan worden binnen 75 meter van het schip. Het aantal slachtoffers dat medische hulp nodig heeft zal het aantal ambulances en beschikbare ziekenhuisplaatsen overstijgen als er veel personen in de Marina aanwezig zijn. De politie zal ervoor moeten zorgen dat het schadegebied tot 75 wordt afgezet, het IJ wordt afgesloten, het verkeer wordt omgeleid en dat de andere hulpdiensten worden gegidst naar plaatsincident. De politie zal hiervoor capaciteit moeten vrijmaken. De gemeente zal opvang en verzorging moeten regelen, de communicatie voor haar rekening nemen en zal voor langere periode worden belast met het nazorgtraject.

Zelfredzaamheid

Een plasbrand is een snel scenario. Aanwezige personen in het plangebied kunnen direct de gevaren herkennen. De brand is zichtbaar en de hittestraling is duidelijk voelbaar voor aanwezige personen in het plangebied. Binnen 50 meter van het schip zijn er weinig mogelijkheden voor aanwezige personen buiten om zichzelf in veiligheid te brengen en handelingen te verrichten die de eigen veiligheid en die van andere personen in het plangebied vergroten. De hittestraling is daarvoor te groot. Vluchten uit het zicht van de brand en/of onder dekking van muren en gebouwen is van essentieel belang. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de risicobron af vergroten de zelfredzaamheid. Gebouwen kunnen bescherming bieden indien zij zodanig zijn geconstrueerd dat zij bestand zijn tegen de effecten van een plasbrand. Snel alarmeren en er voor zorgen dat de aanwezige personen uit het zicht van de brand onder bescherming van muren en gebouwen kunnen vluchten vermindert het aantal slachtoffers. Aanwezige personen in het HNC-A gebouw en op het evenementenplein kunnen uit het zicht van de brand en onder bescherming van het HNC-A gebouw vluchten. Aanwezige personen in de Marina kunnen dit niet.

4.3 Incident met een schip Ammoniak

Bij een ongeval met een schip Ammoniak moet de hulpverlening rekening houden met het scenario Vrijkomen van een giftige wolk.

Scenario Giftige Wolk

Door een incident op het water ontstaat een breuk in de grootste toevoerleiding boven de waterlijn van een gastanker gevuld met 100 ton Ammoniak. Een deel van de giftige vloeistof stroomt gedurende een half uur uit. De giftige vloeistof verdampt deels direct en wordt meegevoerd met de wind. De resterende vloeistof vormt een giftige plas die oplost in het water.

Kans van optreden

De kans op het vrijkomen van een giftige wolk als gevolg van een incident met een gastanker Ammoniak is klein en afhankelijk van de bevaarbaarheidklasse van de waterweg en het aantal transportbewegingen. De kans van optreden is opgebouwd uit:

- de kans op een ongeval;
- de kans op zware schade;
- de kans dat Ammoniak in grote hoeveelheden vrijkomt;

Het IJ heeft een bevaarbaarheidklasse van 6 en er gaan incidenteel transporten met Ammoniak over deze vaarweg.

De kans op een giftige wolk wordt geschat op een keer in de 10 miljard jaar per kilometer. Door realisatie van de Marina zullen het aantal kruisende vaarbewegingen op het IJ toenemen en daarmee zal ook de kans op het ongevalscenario gaswolkbrand toenemen.

Effecten

De windrichting en de concentratie Ammoniak is, in combinatie met de blootstellingsduur (30 minuten), bepalend voor het slachtofferbeeld. De effecten variëren van dodelijke slachtoffers (†) tot lichtgewonden (T3). In tabel 3 worden de effecten van een giftige wolk Ammoniak weergegeven. De effecten zijn berekend vanaf de gastanker [4] en [5].

Tabel 3: effecten giftige wolk

	Afstand (m)	Concentratie (mg/m ³)	Slachtoffers (buiten)				Slachtoffers (binnen)			
			†	T1	T2	T3	†	T1	T2	T3
Zone 1	≤ 400	≥ 17.000	100%	0%	0%	0%	1%	3%	7%	40%
Zone 2	≤ 950	≥ 2.900	70%	9%	21%	0%	0%	0%	1%	10%
Zone 3	≤ 1.250	≥ 1.700	20%	9%	21%	50%	0%	0%	0%	5%
Zone 4	≤ 1.500	≥ 1.000	1%	3%	7%	40%	0%	0%	0%	0%
Zone 5	≤ 2.000	≥ 100	0%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	0%

Het plangebied ligt binnen 400 meter van de grens van de vaarweg. Dit betekent dat de hulpverlening bij optreden van het scenario giftige wolk rekening moet houden met een groot aantal slachtoffers. Alle in het plangebied aanwezige personen buiten komen te overlijden. Van de aanwezige personen binnen komt 1% te overlijden. 10% van de aanwezige personen binnen (T1+T2) heeft binnen een uur medische hulp nodig en zullen naar een ziekenhuis moeten worden gebracht. 40% van de personen binnen raakt lichtgewond.

Bestrijdbaarheid

Het vrijkomen van een giftige wolk als gevolg van een incident op het IJ met een gastanker Ammoniak is een snel scenario dat ongeveer een half uur kan duren. De mogelijkheden van de brandweer om dit scenario te voorkomen zijn beperkt. De brandweer richt zich vooral op het veilig stellen van het gevarengedebied door te waarschuwen en te alarmeren en door sproeistralen in te zetten om de giftige wolk te verdunnen. Parallel hieraan ligt prioriteit bij het redden van slachtoffers. Binnen 400 meter, waar het plangebied ligt, worden de mogelijkheden tot effectief optreden ernstig beperkt.

Hulpverlening

De gevolgen van het vrijkomen van een giftige wolk leiden tot multidisciplinair optreden van de hulpverlening. Dit betekent dat niet alleen de brandweer een taak heeft maar ook de GHOR, Politie en Gemeente. Taken van de GHOR zoals het uitvoeren van triage, stabiliseren van slachtoffers, transporteren van slachtoffers worden ernstig bemoeilijkt doordat in het eerste half uur na het incident niet opgetreden kan worden in het effectgebied. Het aantal slachtoffers dat medische hulp nodig heeft zal het aantal ambulances en beschikbare ziekenhuisplaatsen overstijgen als er veel personen in het plangebied aanwezig zijn en de windrichting ongunstig is. De politie zal ervoor moeten zorgen dat het schadegebied tot 2.000 meter wordt afgezet, het IJ wordt afgesloten, het verkeer wordt omgeleid en dat de andere hulpdiensten worden gegend naar plaatsincident. De politie zal hiervoor capaciteit moeten vrijmaken. De gemeente zal opvang en verzorging moeten regelen, de communicatie voor haar rekening nemen en zal worden belast met het nazorgtraject.

Zelfredzaamheid

Het vrijkomen van een giftige wolk is een snel scenario. Aanwezige personen in het plangebied kunnen de gevaren herkennen aan de typerende geur. Binnen 400 meter van het schip zijn er weinig mogelijkheden voor aanwezige personen buiten om zichzelf in veiligheid brengen en handelingen verrichten die de eigen veiligheid en die van andere personen in het plangebied vergroten. De concentratie Ammoniak is daarvoor te hoog. Zo snel mogelijk binnen schuilen is van groot belang. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen en onbelemmerde vluchtroutes van de risicobron af naar een luchtdichte ruimte vergroten de zelfredzaamheid. Gebouwen kunnen bescherming bieden indien zij zodanig zijn geconstrueerd dat zij bestand zijn tegen de effecten van een giftige wolk. Snel alarmeren en er voor zorgen dat de aanwezige personen kunnen vluchten naar een relatief luchtdichte ruimte vermindert het aantal slachtoffers. Aanwezige personen in het HNC-A gebouw dienen in het gebouw te blijven, de ventilatie uit te schakelen en het ventilatiekanaal af te kunnen sluiten. Overigens verdient het de aanbeveling de aanzuiging voor het luchtbehandelingsysteem niet aan de zijde van het IJ te plaatsen. Niet alle aanwezige personen in de Marina en op het evenementenplein kunnen in het HNC-A schuilen.

5. MAATREGELEN

De maatregelen die genomen kunnen worden om de risico's te beperken en de hulpverlening te ondersteunen bij het bestrijden van de gevolgen van een incident worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

5.1 Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over het water zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het aantal transporten, de bevaarbaarheidsklasse en de transportveiligheid. Over het nemen van dergelijke maatregelen kan echter in het kader van deze procedure niet worden beslist. De enige bronmaatregel waarover wel in het kader van deze procedure kan worden beslist is kans op een aanvaring te verkleinen door op deze locatie geen jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven in het water te realiseren of het aantal ligplaatsen te verminderen.

Te overwegen maatregelen:

1. Op deze locatie geen jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven in het water te realiseren.
2. Verminderen van het aantal ligplaatsen.
3. Geen transport van gevaarlijke stoffen plaats laten vinden tijdens evenementen.

5.2 Effectbeperkende maatregelen

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om bouwkundige en installatietechnische maatregelen.

Te overwegen maatregelen:

4. Constructies van gebouwen zodanig uitvoeren dat zij bestand zijn tegen de effecten van de ongevalscenario's.
5. De aanzuiging van de luchtbehandelinginstallatie niet plaatsen aan de zijde van de vaarweg en een technische voorziening aanbrengen waarmee de ventilatie centraal kan worden uitgeschakeld en afgesloten.
6. Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de vaarweg af realiseren.

5.3 Zelfredzaamheid

Op het gebied van zelfredzaamheid valt winst te behalen door hier net als voor duurzaamheid een ambitieniveau in de ruimtelijke onderbouwing voor op te nemen. Expliciete communicatie vooraf, noodplannen, het bieden van handelingsperspectieven en snelle alarmering beperken de effecten van een ongevalscenario. Ook het instellen van een goed opgeleide BHV organisatie beperkt de effecten van een ongevalscenario.

Te overwegen maatregelen:

7. Voor zelfredzaamheid een ambitieniveau beschrijven in de ruimtelijke onderbouwing
8. Expliciete communicatie vooraf over de risico's en hoe men moet handelen bij een incident met een schip LPG, Benzine en Ammoniak.
9. Zeker stellen dat mensen die in het effectgebied verblijven snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) incident.
10. Opstellen en oefenen van noodplannen waarin de ongevalsscenario's met een schip LPG, Benzine en Ammoniak zijn opgenomen.
11. BHV organisatie oprichten, instrueren en opleiden over hoe te handelen bij de ongevalsscenario's met een schip LPG, Benzine en Ammoniak.

5.4 Te overwegen maatregelen

In tabel 4 zijn de maatregelen die mogelijk genomen kunnen worden om de risico's te beperken samengevat. Tevens is in de tabel een inschatting opgenomen van de bijdrage die een maatregel kan leveren aan de risicobeheersing.

Tabel 4: te overwegen risicobeperkende maatregelen en een inschatting van de bijdrage.

Bronmaatregelen	Bijdrage wolkbrand	Bijdrage plasbrand	Bijdrage giftige wolk
1. Geen jacht- en passantenhaven annex evenementenhaven realiseren.	+++	+++	+++
2. Beperken aantal ligplaatsen.	++	++	++
3. Geen transport van gevaarlijke stoffen tijdens evenementen	++	++	++
Effectmaatregelen	Bijdrage wolkbrand	Bijdrage plasbrand	Bijdrage giftige wolk
4. Bij de constructies van gebouwen rekening houden met de effecten.	++	++	++
5. Aanzuiging van het luchtbehandelingsstelsel juist plaatsen en snel centraal de ventilatievoorziening kunnen uitzetten en afsluiten.	0	0	++
6. Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de vaarweg af realiseren.	++	++	+
Maatregelen zelfredzaamheid	Bijdrage wolkbrand	Bijdrage plasbrand	Bijdrage giftige wolk
7. Ambitieniveau beschrijven in de ruimtelijke onderbouwing.	+	+	+
8. Expliciete communicatie vooraf.	+	+	+
9. Waarschuwen en alarmeren.	+	+	+
10. Opstellen en oefenen van noodplannen.	+	+	+
11. BHV organisatie oprichten, instrueren en opleiden.	+	+	+

+++ zeer gunstig effect op de risico's

++ gunstig effect op de risico's

+ licht gunstig effect op de risico's

0 geen effect op de risico's

REFERENTIES

1. Ruimtelijke onderbouwing Hiswa - initiatief Amsterdam Marina en Nautisch Centrum – Amsterdam; Dienst Ruimtelijke Ordening; oktober 2010.
2. Herberekening groepsrisico het IJ; Adviesgroep AVIV BV; Project 111958; maart 2011.
3. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen; van de ministeries: VenW, VROM en BZK; 2004.
4. Achtergronddocument RBM II; Adviesgroep AVIV BV; Versie 1.2; maart 2008.
5. Verantwoorde brandweeradvisering externe veiligheid; NVBR, VNG, IPO; maart 2010