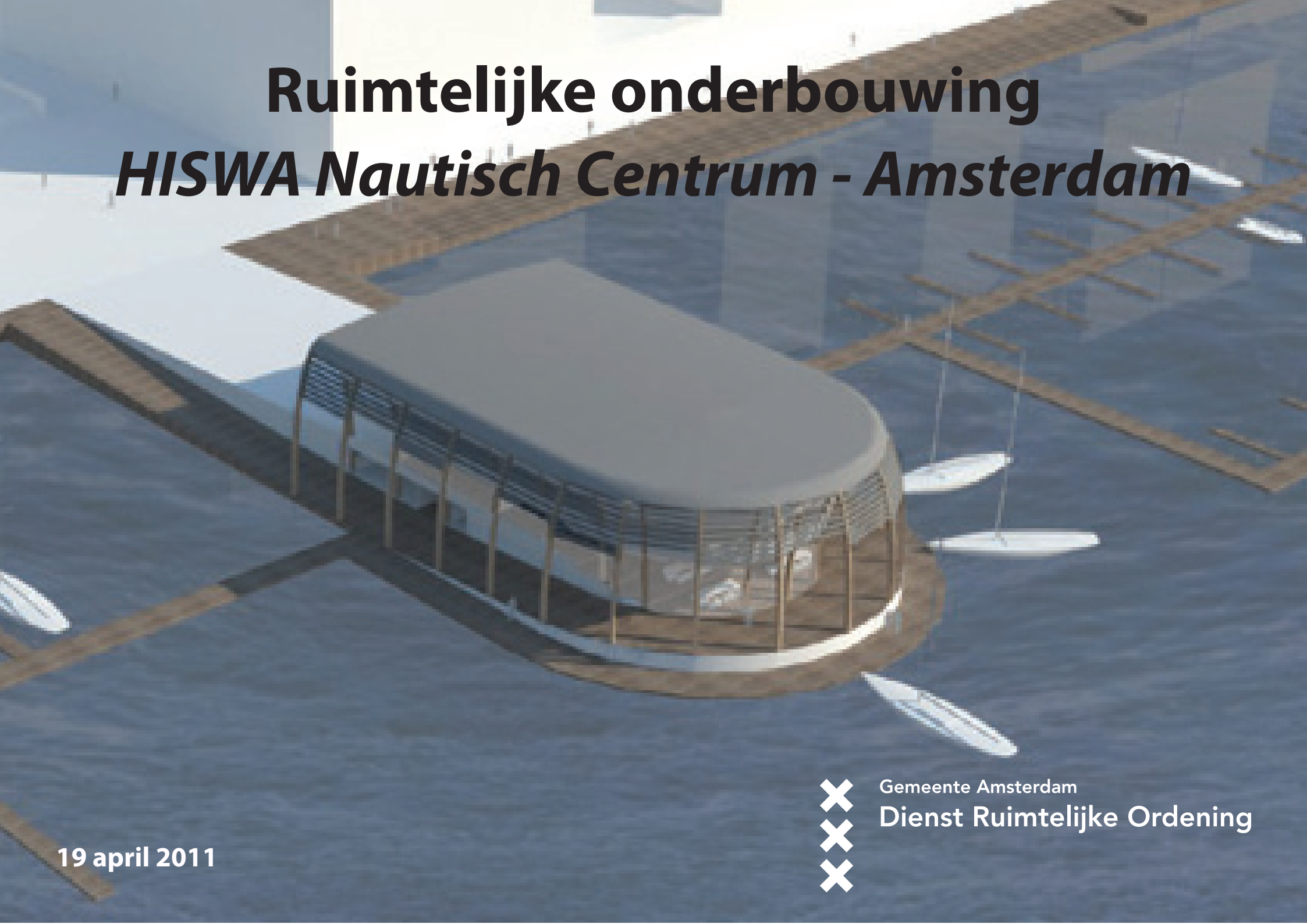


Ruimtelijke onderbouwing

HISWA Nautisch Centrum - Amsterdam



19 april 2011



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Inhoud

Bouwiniatief *Hiswa Nautisch Centrum - Amsterdam (HNC-A)*

	Pag.
1. INLEIDING	2
2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	5
2.1. Ligging plangebied	
2.2. Huidig gebruik	
2.3. Grondeigendom	
2.4. Vigerend juridisch planologisch kader	
2.5. Plangrenzen en vaste punten	
3. BESCHRIJVING BOUWINIATIEF HISWA-HOME	9
3.1. Programma HISWA-NCA	
3.2. Programma per verdieping	
3.3. Werknemers	
3.4. Ontwerp	
4. KADER	13
4.1. Structuurvisie	
4.2. Locatiebeleid	
4.3. Strategiebesluit NDSM-werf	
4.4. Nieuwe Kantorenstrategie	
4.5. Stedenbouwkundig kader (in voorbereiding)	
4.6. Milieubeleid	16
4.7. Parkeerbeleid Stadsdeel Amsterdam-Noord	
4.8. Horecabeleidsplan 2006-2015	
4.9. Detailhandelstructuurnota	17

5. MILIEUASPECTEN	Pag.
5.1. Milieu Effect Rapportage	19
5.2. Verkeer en parkeren	
5.3. Water en waterbodem	
5.4. Archeologie	
5.5. Externe veiligheid	
5.6. Natuur	
5.7. Klimaat	
5.8. Luchtkwaliteit	
6. ECONOMISCHE HAALBAARHEID	26
7. SAMENVATTING EN CONCLUSIES	27
7.1. Samenvatting	
7.2. Conclusies	
Bijlage 1 Verantwoording groepsrisico Chemtura	29
Bijlage 2 Notitie AVIV effectafstand Chemtura	30
Bijlage 3 Advies Brandweer Chemtura	33

1. Inleiding

Voor u ligt de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van het bouwinitiatief van de HISWA Vereniging voor de bouw van HISWA Nautisch Centrum Amsterdam (HNC-A). Het Nautisch Centrum wordt het nieuwe havenkantoorgebouw van de HISWA Vereniging, waarin tevens ruimte wordt geboden voor kantoren, horeca en winkels in de nautische sector. Het havengebouw wordt gesitueerd op een nieuwe vaste pier in het water haaks op de oever ten zuidoosten van het Kraanspoor.

Naast de bouw van het HNC-A zal HISWA tevens een jachthaven exploiteren bij de NDSM-werf. In deze jachthaven zal in de toekomst de grote botenbeurs HISWA te water gehouden worden. Voor de jachthaven wordt een afzonderlijk projectbesluit genomen.

Het totale HISWA-project maakt deel uit van het vernieuwingsproject NDSM-werf, een coalitie project van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Noord waarbij de NDSM-werf wordt getransformeerd in een gebied met een hoge mate van functiemix (waaronder wonen, werken, cultuur, leisure en onderwijs).

Omdat het HNC-A niet past in het vigerend bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein, kan dit alleen worden gerealiseerd nadat het bevoegd gezag (Stadsdeel Amsterdam-Noord van de gemeente Amsterdam) een projectbesluit voor de jachthaven en het HNC-A heeft genomen. Ten behoeve van de herontwikkeling van de NDSM-werf is een milieueffectrapport opgesteld. De uitkomsten van het MER zijn in deze ruimtelijke onderbouwing (voor zover relevant) betrokken.

Als onderdeel van het projectbesluit heeft deze ruimtelijke onderbouwing uitsluitend betrekking op het bouwinitiatief van de HISWA Vereniging voor de bouw van het Hiswa Nautisch Centrum - Amsterdam.

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

Dit product bevat een beschrijving van de huidige situatie ter plaatse van het bouwinitiatief (hfdst.2), een beschrijving van het bouwinitiatief (hfdst. 3), een beschrijving van het kader (hfdst. 4), de milieuaspecten (hfdst. 5), de economische haalbaarheid (hfdst. 6) en tenslotte de samenvatting en conclusies (hfdst. 7).



Locatie HISWA-NCA NDSM-werf



Ligging NDSM-werf in de stad met geplande infraprojecten (bron: DIVV)

2. Beschrijving huidige situatie bouwinitiatief

2.1. Ligging plangebied

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

2.2. Huidig gebruik

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

2.3. Grondeigendom

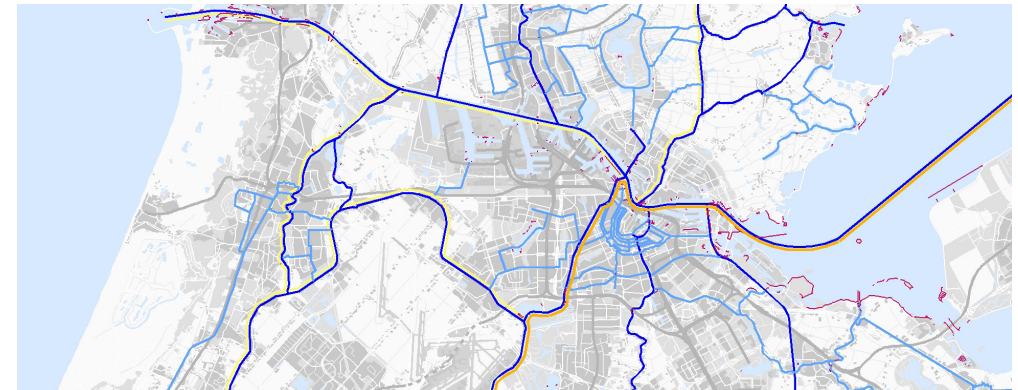
Het water binnen het plangebied is eigendom van de gemeente.

2.4. Vigerend juridisch-planologisch kader

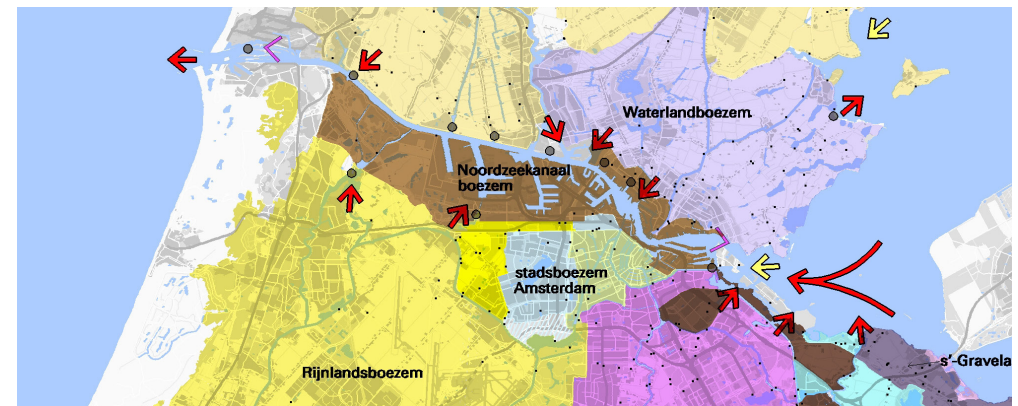
Het vigerend juridisch-planologisch kader is het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein dat op 15 december 1999 is vastgesteld door de deelraad van Stadsdeel Amsterdam-Noord van de gemeente Amsterdam en op 27 juli 2000 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland.

De betreffende gronden van het voorgenomen bouwplan zijn bestemd voor "vaarwater, havens, waterberging en daarbij behorende oevervoorzieningen". Gebouwen voor kantoren en overige ondersteunende functies gebouwd op steigers in het water, vallen niet onder deze bestemmingsomschrijving.

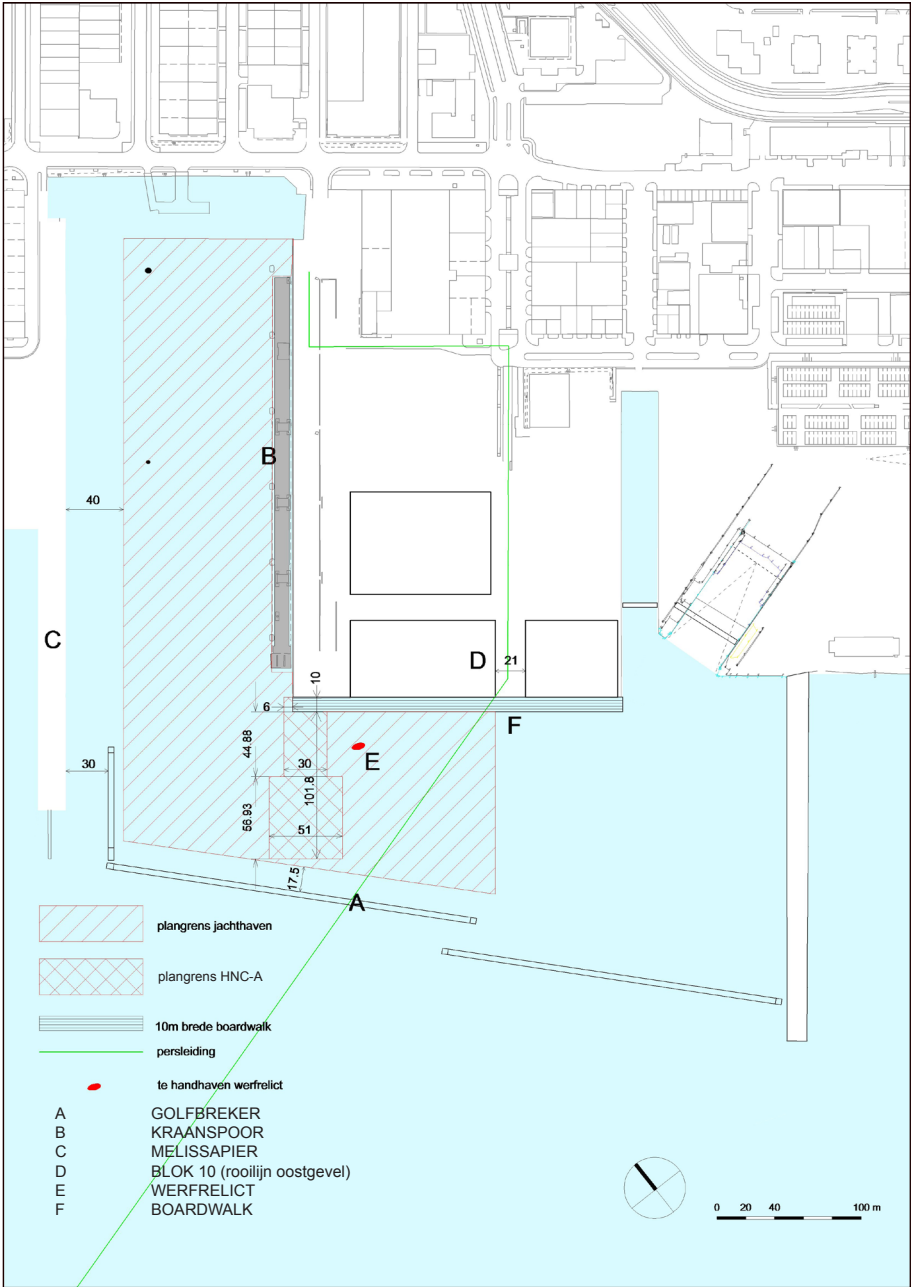
Omdat het voorgenomen bouwplan niet past in het vigerend bestemmingsplan, dient het bevoegde gezag een projectbesluit in de zin van artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening te nemen.



Nautische functie van 't IJ



Waterhuishoudkundige functie van 't IJ



Plangrenzen en vaste punten

2.5. Plangrenzen en vaste punten

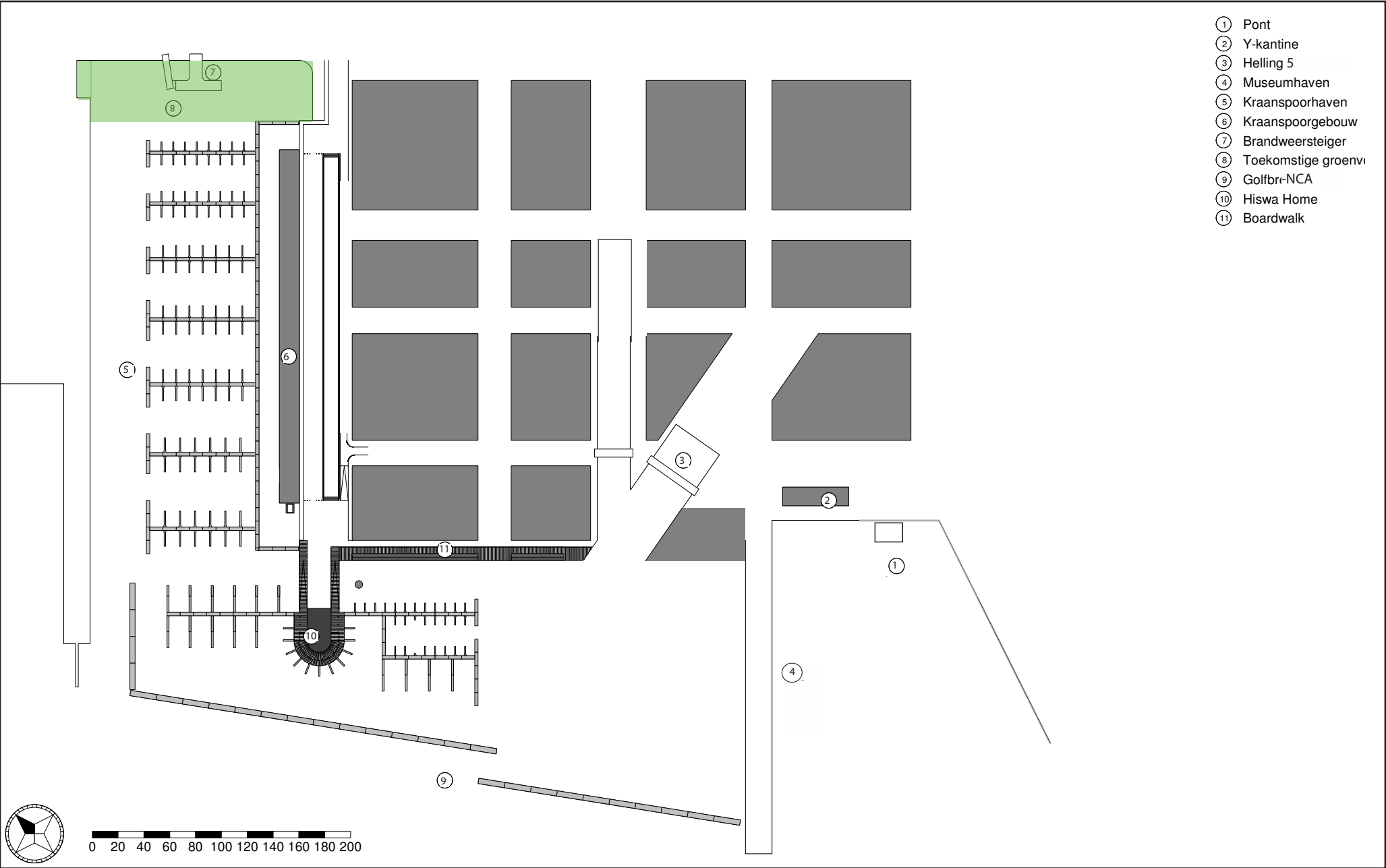
Op bijgaande kaart zijn de plangrenzen aangegeven voor het project HISWA. De plangrenzen van HNC-A zijn in dit projectbesluit aan de orde.

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

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



Te handhaven werfrelt in het water



Locatie Hiswa-Nautisch Centrum Amsterdam (situatie 2020)

3. Beschrijving bouwinitiatief HNC-A

HISWA Vereniging wil in de toekomstige jachthaven ten zuidwesten van NDSM-werf Zuid een havengebouw bouwen, het *HISWA Nautisch Centrum- Amsterdam (HNC-A)* met steigers rondom als afmeermogelijkheid voor bezoekers. HNC-A wordt het nieuwe havenkantoorgebouw van de HIWSA Vereniging. Daarnaast ondersteunt HISWA de ontwikkeling van een nautisch bedrijfscentrum in de nieuwbouw aan het water. Het onderhavige projectbesluit betreft de bouw van het havengebouw, het HNC-A, op een vaste pier haaks op de oever ten zuidoosten van het Kraanspoor. Dit project maakt deel uit van het vernieuwingsproject NDSM-werf, een coalitie project van de gemeente Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Noord waarbij de NDSM-werf wordt getransformeerd in een gebied met een hoge mate van functiemix (waaronder wonen, werken, cultuur, leisure en onderwijs).

3.1. Programma HNC-A

	functie	Bvo(m2)	Nvo(m2)
Begane grond(bg)	Kantoor 1	51.8	45
	Kantoor 2	43.85	40.4
	Entree kantoor	9.15	8.1
	Trappenhuis kantoor	12.75	10
	Keuken	86.4	75.9
	Opslag keuken	44.1	42.5
	Sanitair	52.6	45.3
	Techniek	13.1	12
	Sanitair+garderobe	49.1	43.3
	Restaurant	194	181.1
Bg totaal per functie	Terras	216	207.2
	Kantoor	95.62	85.4
	Keuken	130.5	118.4
Totaal bg	Restaurant+terras	410	388.3
		732.8	710.8
Eerste verdieping	Kantoor 1	37.35	30.15
	Kantoor 2	43.9	42.5
	Entree kantoor	7.65	7.35
	Entree archief kantoor	8.65	7.4
	Archief kantoor	30.3	29
	Techniek	16.9	15.7
	Restaurant	56	48
	Sanitair	94	87.3

	functie	Bvo(m2)	Nvo(m2)
Eerste verdieping	Trifo	13.7	11.5
1ste totaal per functie	Kantoor	81.25	72.65
	Sanitair (bg+1ste)	146.6	132.6
	Kantoor 1 (bg+1ste)	89.15	75.15
Totaal 1ste		307.55	278.9
Tweede verdieping	Kantoor 1	323	292
	Kantoor 2	238	204.45
	Kantoor	560	496.45
2de totaal per functie		560	496.45
Totaal 2de		560	496.45
Derde verdieping	Kantoor	529	472
	Terras	45	43
		574	515
Totaal 3de		574	515

	Bvo(m2)	Nvo(m2)
Totaal gebouw	1958	1794

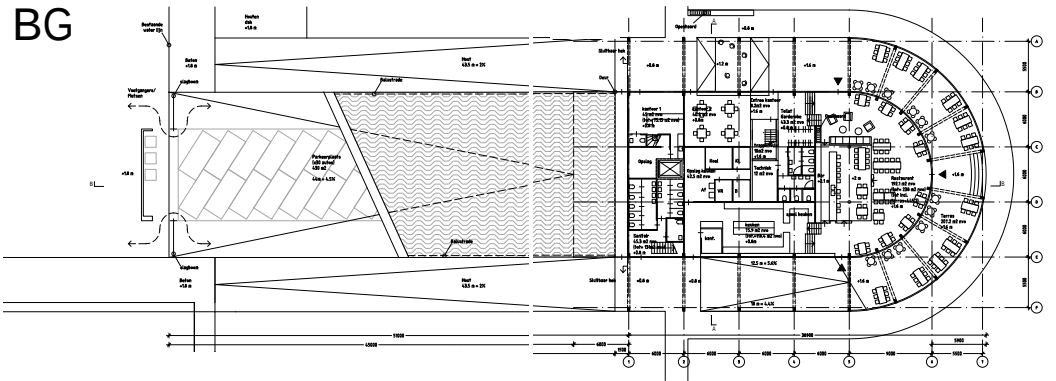
3.2. Openbare toegankelijkheid

De pier naar en rond het HNC-A is onder (met de gemeente) nader af te spreken voorwaarden openbaar toegankelijk. De overige steigers zijn niet publiek toegankelijk.

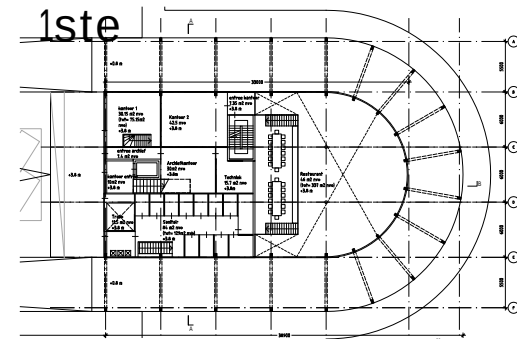
3.3. Werknemers

Het aantal vaste werknemers in het HISWA-NCA is ca 50 personen. In het hoogseizoen wordt dit voor jachthaven en horeca aangevuld met de nodige seizoenkrachten.

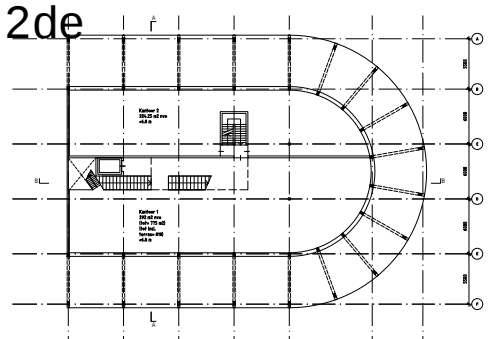
BG



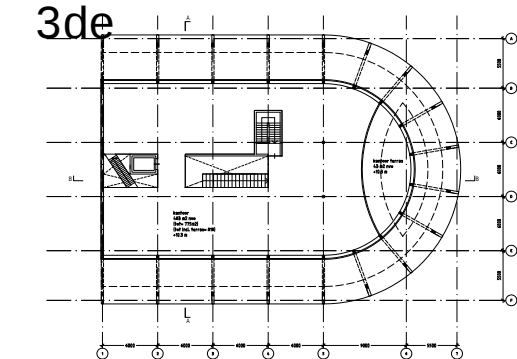
1ste



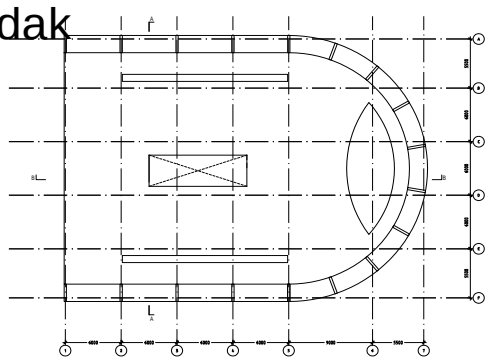
2de



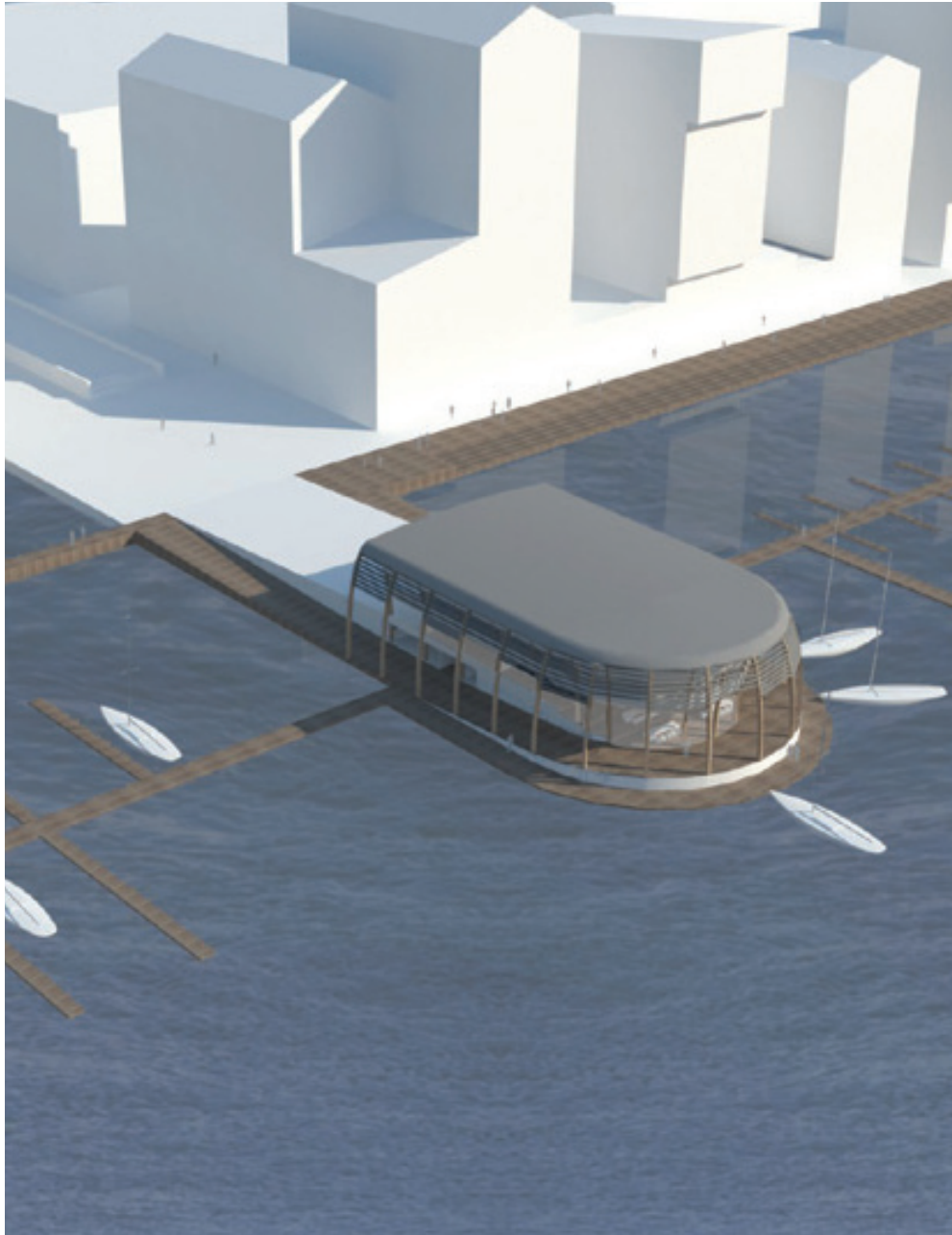
3de



dak



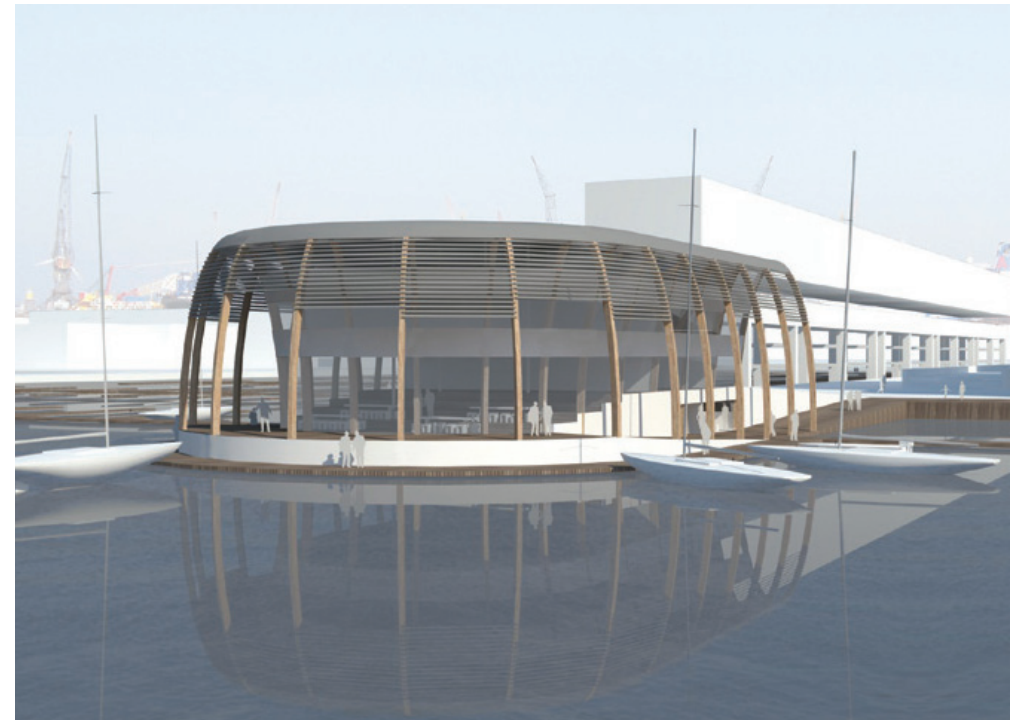
Plattegronden met functies per verdieping



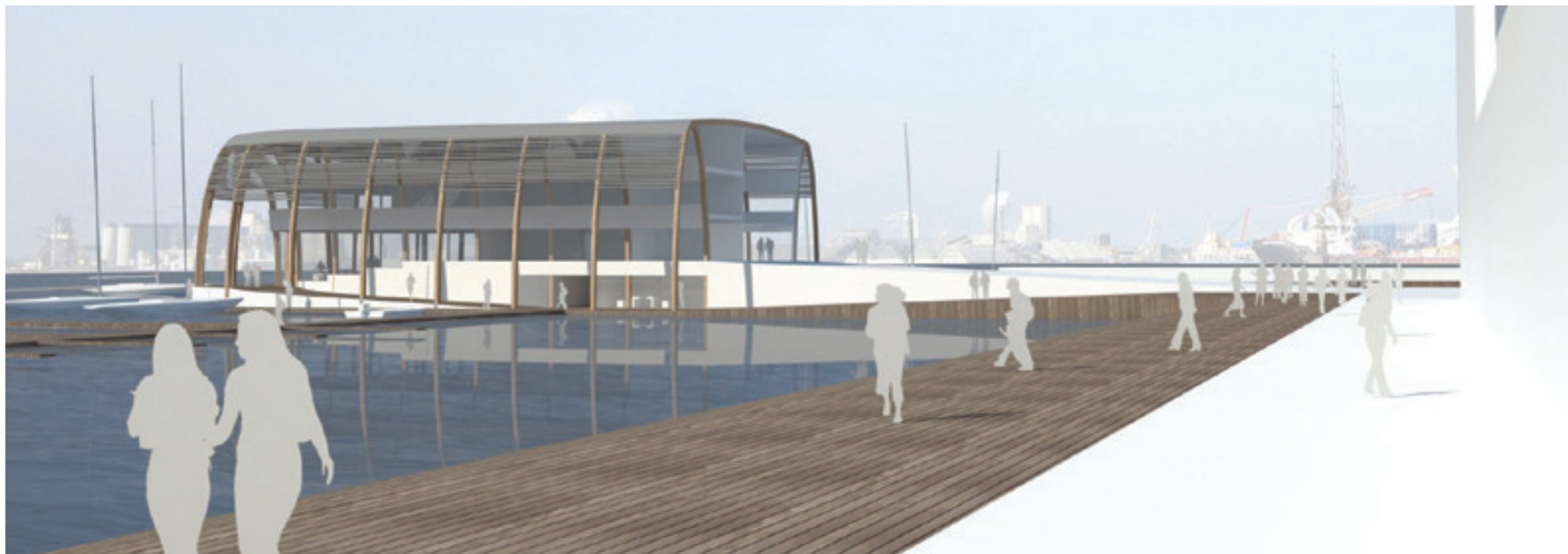
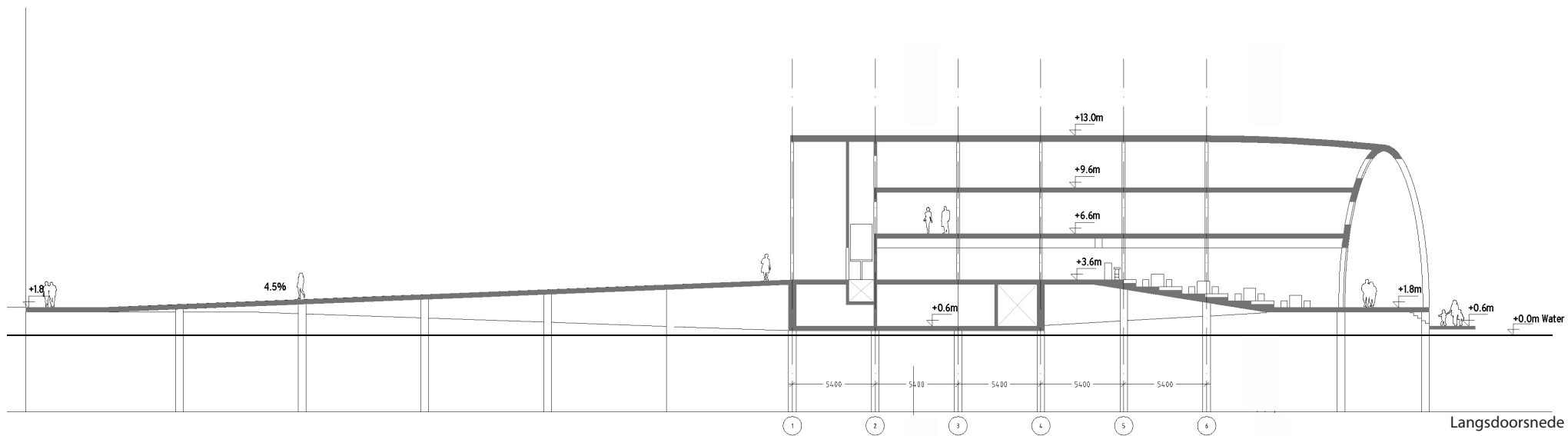
Situatie HISWA-NCA

3.4. Ontwerp

Op bijgaande tekeningen is het ontwerp voor het HISWA Nautisch Centrum- Amsterdam verbeeld. Het ontwerpuitgangspunt is nadrukkelijk de wandeling vanaf de boardwalk langs de oevers van de pier met het daarbij behorende uitzicht over het IJ. Het gebouw heeft daarom een ronde kop. De in hoogte variërende rondgang langs het water wordt overhuifd door een arcade van spitse houten bogen. Deze op botenhuisen geïnspireerde spanten bieden de mogelijkheid om de arcade en het gebouw zelf op diverse manieren te beschermen tegen zon of wind. Bovendien geven ze het gebouw een karakteristieke vorm en de gevel een aantrekkelijke gelaagdheid. De afstemming op de mogelijkheden die getrapte hoogteverschillen tussen land- en waterniveau bieden is kansrijk. De eerste verdieping loopt ter plaatse van het restaurant theatergewijs af in de richting van het IJ. Het totale gebouw bevat vier bouwlagen. Bezoekers van het HNC-A kunnen hun schip rond de kop aanmeren. In het concept van pier en gebouw gaat om het zoeken naar balans. Enerzijds staat het gebouw op een primaire zichtlocatie in het IJ en heeft alleen al daardoor ikoonwaarde. Anderzijds vraagt aansluiting bij het utilitaire industriële karakter van de werf het blauwe landschap van het IJ om terughoudendheid en nuchterheid.



3D-beeld bouwinitiatief HISWA-NCA zicht vanuit zuidoosten



3D-beeld bouwinitiatief HISWA-NCA zicht vanuit het oosten



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



Uitsnede Visiekaart Waterfront Amsterdam (bron: Structuurvisie Amsterdam 2040)

4. Kader

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

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

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

Conclusie:

Het bouwinitiatief past in de Structuurvisie Amsterdam 2040.

4.2. Locatiebeleid

De Structuurvisie 2040 houdt vast aan het locatiebeleid 2009. De NDSM-werf past in het profiel behorende bij een B-locatie. Voor kantoren en bedrijven houdt dit een parkeer-norm in van 1 parkeerplaats per 125m² bruto vloeroppervlak.

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

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

Kernpunten van het Strategieberesluit NDSM zijn het volgende:

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

Conclusie:

Het onderhavige bouwinitiatief past in het Strategieberesluit NDSM-werf.

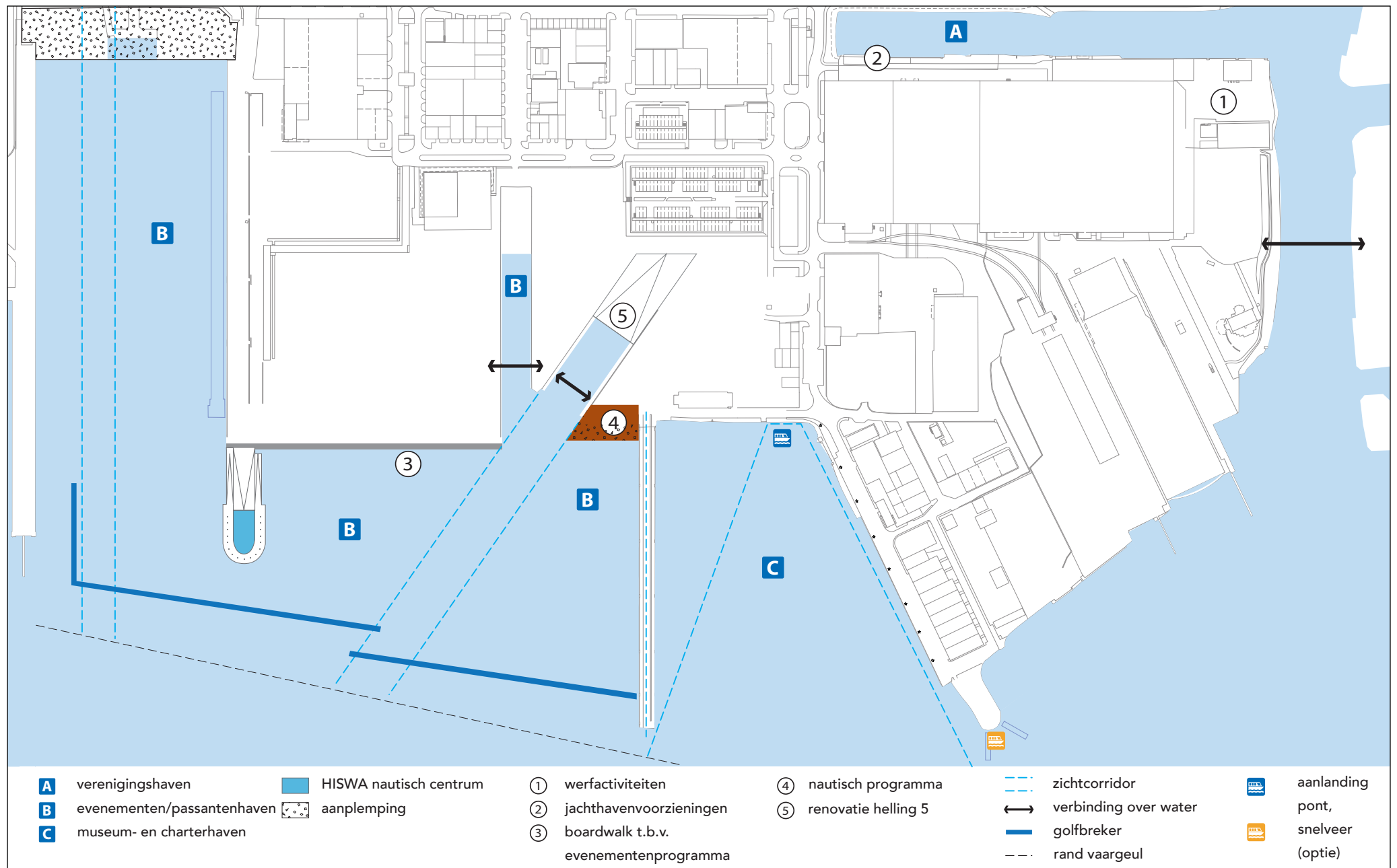
4.4 Nieuwe kantorenstrategie

De gemeente werkt op dit moment aan een nieuwe Kantorenstrategie, welke tot doel heeft dat er minder kantoren worden gebouwd en dat leegstand van kantoorgebouwen wordt teruggedrongen. De nieuwe Kantorenstrategie wordt in de loop van 2011 vastgesteld.

Vooruitlopend op de nieuwe Kantorenstrategie heeft het gemeentebestuur een Program-matisch kader kantoren en woningbouw vastgesteld dat bijlage is bij de begroting van 2011. Uit dit document blijkt dat hoewel het kantoorprogramma van de hele NDSM-werf wordt verminderd ten opzichte van de oorspronkelijke plannen, er nog steeds voldoende ruimte (circa 68.300 m2 bvo) overblijft voor het realiseren van kantoren.

Conclusie:

Het onderhavige bouwinitiatief past in de nieuwe Kantorenstrategie.



Waterkaart (bron: concept investeringsbesluit NDSM-werf)

4.3. Stedenbouwkundig kader

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

Ambitie

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

Uitbouwen karakter

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

Aanvulling nautische gebruiksmogelijkheden

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

Golfbreker

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

Toegankelijkheid steigers

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

Bouwregels (samenvatting zie kaart)

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

Conclusie

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

* Plaberum: Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen

4.6. Milieubeleid

Het Milieubeleidsplan Amsterdam bevat de onderwerpen: geluid, bodem, duurzaam consumeren en produceren, klimaat, lucht, groen en water. De ambities van Amsterdam zijn de komende jaren hoog. Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft t.a.v. het energiebeleid drie doelen gesteld. Vanaf 2010 dient 40% van de bouwplannen die in voorbereiding zijn genomen klimaatneutraal te zijn. Vanaf 2015 is dit aandeel 100%. In 2025 is de CO₂-uitstoot van de stad Amsterdam 40% minder dan in 1990. In 2015 is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal. Methoden om dit te meten zijn EPC (energieprestatiecoëfficiënt) en EPL (energieprestatie op locatie). De EPC is onderdeel van het bouwbesluit. Los van de Amsterdamse ambities wordt in het Bouwbesluit de EPC voor woningen aangescherpt van de huidige 0,8 naar 0,6 in 2011 en 0,4 in 2015. Een EPC van 0.4 komt in de buurt van klimaatneutrale bouw. Ook voor andere functies wordt de EPC verscherpt als in bijgaande tabel.

Gebruiksfunctie	EPC-eis 2010	EPC-eis 2011	EPC-eis 2015
bijeenkomst	2,0	1,5	1,0
cel/cellengebouw	1,8	1,35	0,9
sport	1,8	1,35	0,9
winkel	2,6	1,95	1,3

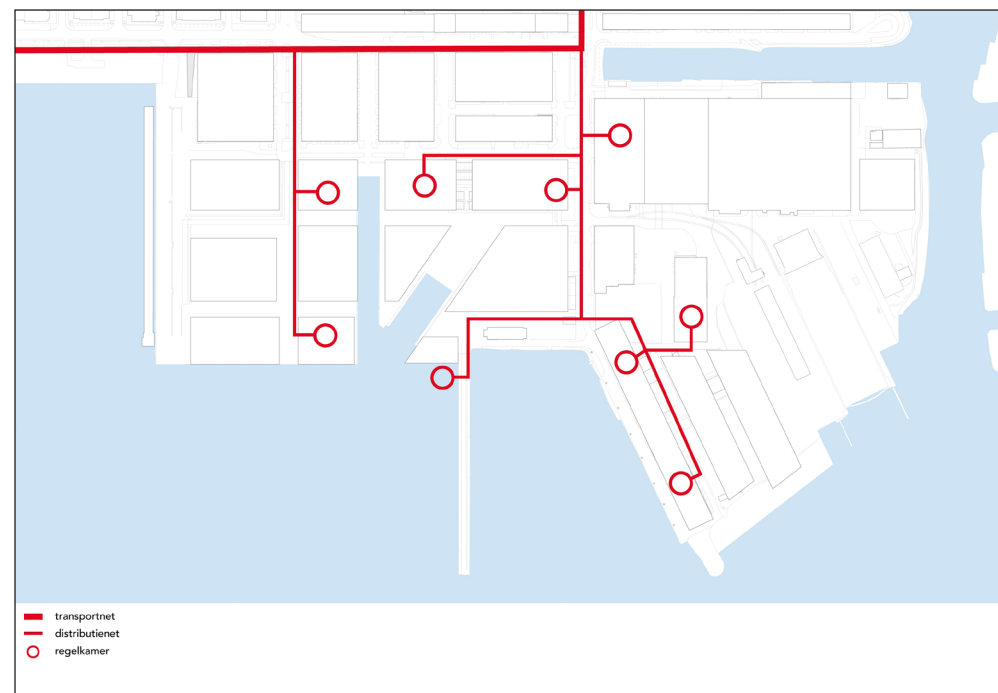
Op 21 januari 2008 heeft de Gemeenteraad een wijziging van de Bouwverordening Amsterdam 2003 vastgesteld, waarin de verplichting om aan te sluiten op stadsverwarming is geregeld. Een nieuw te bouwen bouwwerk moet worden aangesloten op de stadsverwarming:

- indien het bouwwerk is gelegen op max. 40 m afstand van de dichtstbijzijnde leiding;
- of indien het bouwwerk op grotere afstand is gelegen, maar de kosten van aansluiting voor het desbetreffende bouwwerk niet hoger zijn dan bij een afstand van 40 m.

Ontheffing kan worden verleend in het kader van een gebiedsgerichte energievisie, die gekoppeld is aan een stedenbouwkundig project of aan een gebied in ontwikkeling. Deze energievisie kan bijvoorbeeld worden neergelegd in een stedenbouwkundig plan, of in een ander document dat het Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (Plaberum) doorloopt. Ontbreekt een gebiedsgerichte energievisie, dan kan de ontheffing worden verleend op basis van een onderbouwing van de bouwvraag waaruit blijkt dat het project bovengemiddeld bijdraagt aan het beperken of voorkomen van broeikasgasemissie.

Conclusies:

- Het onderhavige bouwinitiatief zal t.a.v. EPC getoetst worden aan het Bouwbesluit.
- Er wordt vanuitgegaan dat stadsverwarming wordt toegepast al dan niet aangevuld met koudeopslag.



Gepland warmtenet (bron: NUON, aug. 2010)

4.7 Parkeerbeleid Stadsdeel Amsterdam-Noord

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

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

Omdat het bouwinitiatief voldoende parkeerplaatsen bevat (zie hiervoor paragraaf 5.2.), neemt de parkeerdruk vanwege onderhavig initiatief niet toe.

4.8. Horecabeleidsplan 2006-2015

Het Horecabeleidsplan Amsterdam-Noord 2006-2015: "Voor elk wat wils" heeft als doel een gevarieerder horeca-aanbod in Amsterdam-Noord mogelijk te maken. In de nota is voor de komende jaren aangegeven hoeveel extra ruimte er is voor nieuwe horecagelegenheden en is per gebied aangegeven wat voor type horeca mogelijk is.

Met betrekking tot de NDSM-werf is het volgende opgemerkt:

“De NDSM-werf biedt vooral mogelijkheden voor eigentijdse vormen van horeca in combinatie met wonen, cultuur en leisure. Er is ruimte voor meerdere avond- of nachtza-ken. De NDSM-werf valt hierdoor onder de categorie horecaontwikkelingsgebied-plus of horecaconcentratiegebied.”

Verder is in het beleidsplan opgemerkt dat bepaalde markante en bijzondere plekken zich goed lenen voor horecaontwikkeling, waarbij onder meer gedacht kan worden aan watergebonden horeca bij jachthavens.

4.9 Detailhandelstructuurnota

De Detailhandelstructuurnota Amsterdam-Noord 2005 “Ondernemen en consumenten binden” heeft de ambitie om het aanbod in winkels meer diverse en groter te maken om te voldoen aan de vraag in samenhang met de bevolkingstoename, overige ruimtelijke ontwikkelingen en de veranderende winkeltrends. Naast een kwantitatieve uitbreiding wil het stadsdeel ook ruimte geven aan kwalitatief onderscheidend aanbod, rekening houdend met de kwaliteit, uitstraling, service en andere onderscheidende aspecten op een bepaalde locatie.

Het onderliggend project voorziet in de realisatie van een thematische winkel op nauti-sche gebied. Hiermee draagt het bij aan de doelstellingen van het stadsdeelbeleid om divers aanbod te realiseren op passende locaties.

Conclusie

De bouw van HNC-A past in het relevant beleid van het stadsdeel Amsterdam-Noord.

5. Milieuaspecten

In dit hoofdstuk worden de gevolgen van het project op zijn omgeving beschreven. Het HNC-A, waarin kantoren en detailhandel wordt gehuisvest, is geen milieugevoelig object. Daarom is toetsing aan bepaalde wettelijke normen voor gevoelige objecten, dan wel aan het vereiste van “aanvaardbaar woon- en leefklimaat”, hier niet aan de orde.

Verder kan gesteld worden dat HNC-A verwaarloosbaar milieugevolgen heeft voor gevoelige functies in de omgeving, die zich overigens op grote afstand (op circa 600 meter afstand) bevinden. HNC-A heeft geen relevant geluid-, geur- en stofemissie en veroorzaakt geen gevaar. Het aantal voertuigbewegingen van en naar HNC-A is zodanig beperkt dat er geen sprake is van een merkbare toename van het verkeerslawaaï ter plaatse van geluidgevoelige objecten. Verder onderzoek naar de genoemde milieugevolgen (geluid, stof, gevaar, geluid) vanwege HNC-A is derhalve niet noodzakelijk.

5.1 Milieueffectrapportage

Algemeen

Voor de beoogde herontwikkeling van de hele NDSM-werf is vanwege de aard en omvang van het project een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER dient als onderzoeksrapport voor ruimtelijke besluiten die voorzien in de herontwikkeling van de NDSM-werf; zowel het onderliggende projectbesluit als voor de hierna nog volgende bestemmingsplan(nen) voor het landprogramma.

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

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

Wettelijk kader

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

Het Besluit m.e.r. bevat bijlagen met daarin overzicht van activiteiten waarvoor een m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

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

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

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

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

Het milieueffectrapport

Adviesbureau Oranjewoud Raadgevende Ingenieurs bv heeft in opdracht van de gemeente (als initiatiefnemer voor de herontwikkeling van de NDSM-werf) een milieueffectrapport opgesteld. In het MER zijn vier scenario's onderzocht en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Alle scenario's zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals beschreven in het Strategiebesluit. De NDSM-werf wordt een gemengd stedelijk gebied met hoge dichtheid. De volgende functies moeten een plek krijgen op de NDSM-werf: (internationale) creatieve bedrijven en kantoren, cultuur (b.v. theater, museum), woningen, horeca, hotels, onderwijs, winkels, (dagelijkse en thematische) retail, stedelijke publieksfuncties en evenementen en een divers en levendig waterprogramma (o.a. jachthaven en nautische bedrijven).

De scenario's Strategiebesluit en Maximaal bevatten een functie als het HNC-A, terwijl in de scenario's Ontspannen en Contrast een functie als het HNC-A niet wordt genoemd.

Verder is in het MER onderzoek gedaan naar het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Omdat verdichting zowel negatieve (hogere verkeersaantrekkende werking) als positieve (afscherming geluid en geen realisatie projecten op andere plekken waar potentieel grotere nadelige effecten kunnen ontstaan) effecten heeft, is de MMA geformuleerd op basis van de balans tussen kleine en grote dichtheden en tussen de genoemde positieve en negatieve effecten van verdichting. Deze balans is het beste in scenario Contrast. Dit scenario is daarom verder uitgewerkt als MMA. Hoewel in scenario Contrast geen HNC-A is opgenomen, zijn er geen relevante milieueffecten (zie hoofdstuk 5 Milieu). De verschillende scenario's zijn in dit opzicht weinig onderscheidend.

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

Bodem

- Het bereiken van een gesloten grondbalans

Deze aanbeveling heeft betrekking op het landprogramma en niet op de bouw van HNC-A. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Verkeer en vervoer

- Extra stimuleren openbaar vervoer en fiets

Het HNCA heeft slechts zeer beperkt een verkeersaantrekkende werking. Het treffen van maatregelen ter stimulering openbaar vervoer en fiets is aldus niet relevant voor HNCA. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor

het landprogramma.

- Verbeteren verkeersstructuur van de NDSM-werf:

Omdat dit projectbesluit alleen voorziet in de bouw van HNC-A, kan deze maatregel hierbij niet betrokken worden. Deze aanbeveling wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Geluid

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

Deze maatregelen hebben betrekking op het landprogramma en kunnen aldus niet betrokken worden bij dit projectbesluit. De aanbevelingen worden meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor het landprogramma.

Duurzaamheid

- Verhogen ambitieniveau duurzaamheid middels maatregelen op het gebied van water en energie (in combinatie met stedenbouw).

De gemeente Amsterdam is op dit moment bezig met een onderzoek naar maatregelen om duurzaamheid te bevorderen. Hierbij worden onder meer de mogelijkheden voor stadsverwarming en warmte-koude opslag onderzocht.

Deze aanbeveling wordt ook bij het bestemmingsplan voor het landprogramma meegenomen. De aanpak van duurzaamheid moet gericht zijn op een groter gebied dan één gebouw. HNC-A dient uiteraard te voldoen aan de wettelijke minimumvereisten (zoals opgenomen in het Bouwbesluit en de Bouwverordening), maar het eisen van verdergaande maatregelen wordt niet proportioneel geacht, gezien het feit dat het slechts een minimale milieuwinst oplevert.

Conclusie

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

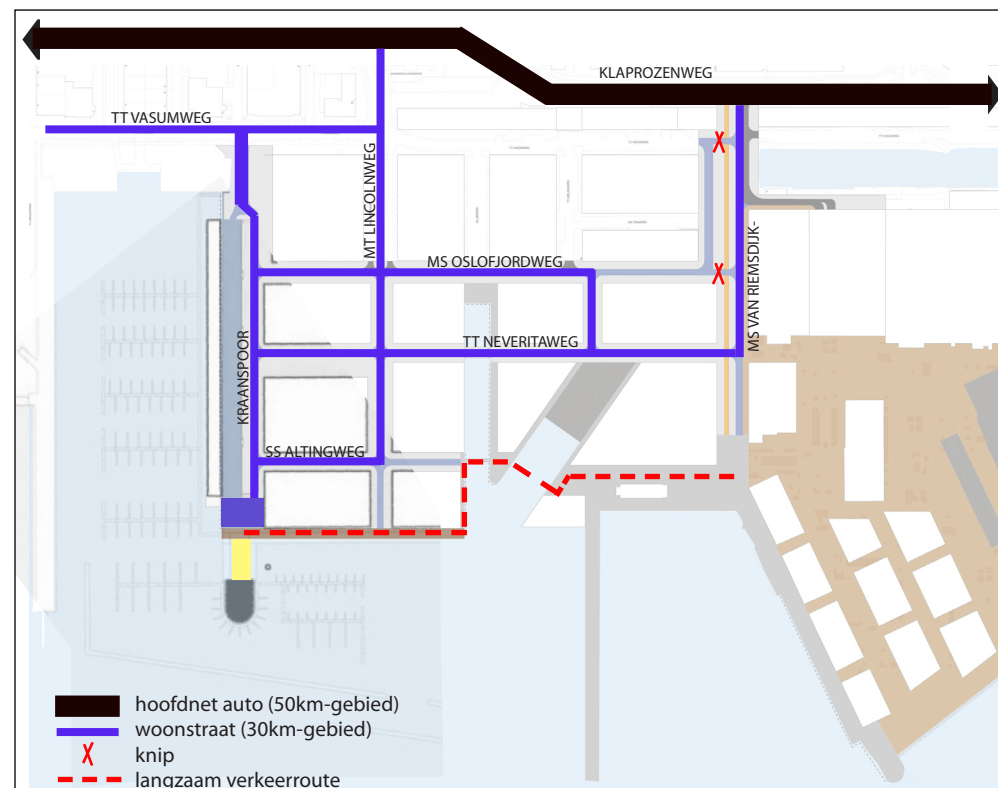
5.2. Verkeer en parkeren

Op bijgaande kaart is de verkeersontsluiting weergegeven van HNC-A in de eindsituatie. Voor de zowel langzaam verkeer als auto is HNC-A vanaf de Klaprozenweg primair toegankelijk via de MT Lincolnweg. Vanwege het diffuse stratenpatroon van het vernieuwde NDSM-Zuid zijn er na de kruising met de TT Vasumweg verschillende mogelijkheden: via de TT Vasumweg naar het Kraanspoor of bijna aan het eind van de MT Lincolnweg rechtsaf via de SS Altingweg naar het Kraanspoor. Ook is het in de eindsituatie mogelijk de route MS van Riemsdijkweg - TT Neveritaweg - Kraanspoor te volgen. Langs het water komt een route exclusief voor langzaam verkeer. Het HNC-A heeft slechts zeer beperkt verkeersaantrekkende werking; het verkeer kan gemakkelijk op het bestaande weggennet afgewikkeld worden.

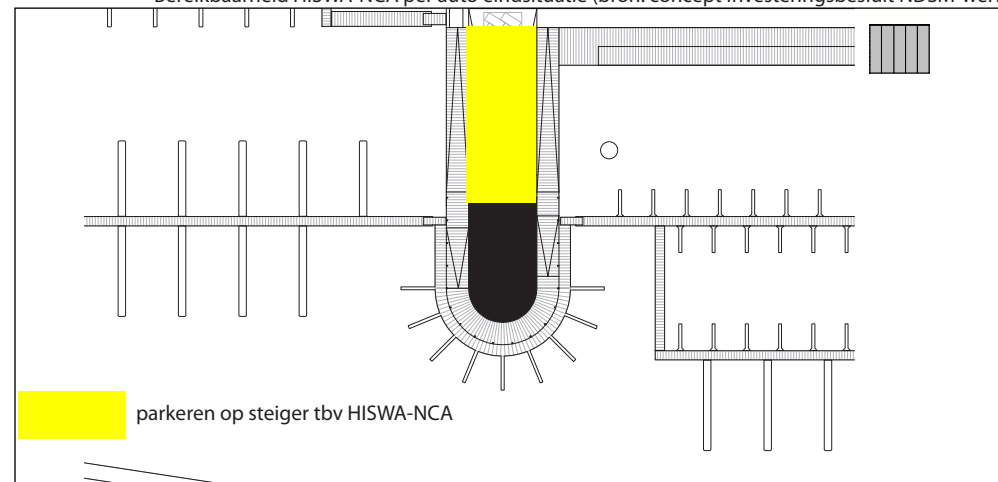
Per openbaar vervoer is HNC-A goed bereikbaar. Er is een pontverbinding tussen de NDSM-werf en het Centraal Station. De regionale buslijnen van Connexxion 91 en 94 rijden over de Klaprozenweg met bushaltes bij de Stenendokweg en Ms van Riemsdijkweg. In de toekomst zal daar ook de HOV (Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding) Zaanccorridor gebruik van maken. In de nieuwe ov-concessie Waterland is voorgesteld om de regionale Arriva-buslijnen 105 en 109 over de Klaprozenweg en Mt. Lincolnweg te laten rijden met een begin- en eindhalte op de Ms Oslofjordweg.

Voor HNC-A geldt de norm voor B-locaties. De parkeernormen voldoen aan het Locatiebeleid, het stadsdeelbeleid en de CROW-normen (zie onderstaande tabel). Het parkeren vindt grotendeels plaats op de openbaar toegankelijke steiger ten noorden van het havengebouw (circa 30 plaatsen). Dit aantal parkeerplaatsen zal voldoende zijn vanwege dubbelgebruik; de kantoor trekt met name overdag mensen; de horeca in het weekend en 's avonds. In de eindsituatie worden op de NDSM-werf parkeervoorzieningen gebouwd, waarvan bezoekers van HNC-A gebruik kunnen maken. Tot die tijd kunnen bezoekers tevens gebruik maken van een tijdelijk parkeerterrein dat in de eerste instantie voor de ligplaatshouders worden gereserveerd in het deelgebied NDSM-Zuidwest.

Parkeren volgens locatiebeleid en richtlijnen parkeren CROW (eindsituatie)							
	Functie	bvo in m2	P-norm			te realiseren	
			aantal pp	per m2	Norm pp	op pier	elders
Hiswa	kantoor	1052	1	125	8,4		
Yachtclub	Horeca	541	6	100	32,5		
Havenkantoor	Kantoor	303	1	125	2,4		
Huurders	kantoor/ retail	195	1	125	1,6		
Parkeerplaatsen					45	30	15



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



Parkeren HISWA-NCA in situatie buiten botenbeurs Hiswa te water

5.3. Water en waterbodem

Op grond van artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht juncto 3.1.6, lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de ruimtelijk onderbouwing een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Rijkswaterstaat is de (waterkwantiteits- en waterkwaliteits)beheerder van het IJ. Het landgedeelte van de NDSM-werf valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De gemeente Amsterdam beheert de riolering en heeft een zorgtaak met betrekking tot de grondwater.

Toetsingskader

Kaderrichtlijn Water

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

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Een achttal wetten is samengevoegd tot één wet, de Waterwet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten.

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

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Zoals hieronder blijkt, heeft dit bouwplan slechts verwaarloosbaar effect op de diverse waterhuishoudkundige aspecten. Het voorliggend initiatief brengt de doelstellingen van het Nationaal Waterplan aldus niet in het geding.

Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-West

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

Bij het opstellen van dit NSP is rekening gehouden met de herontwikkeling van de NDSM-werf. De gevolgen hiervan (toevoegen van extra verharding) is van toepassing op het landgedeelte.

Watertoets

Waterkwantiteit

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

Waterkwaliteit

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

Waterbodem

De waterbodem bestaat uit sterk tot zeer sterk verontreinigd slib (klasse 4/ 4+).

De bepalende parameters zijn voornamelijk koper, lood, zink, anorganische kwik, arseen en minerale olie. De vaste bodem bestaat uit zand (plaatselijk ook klei) en is licht tot sterk verontreinigd. De (verontreiniging)klassenindeling van de vaste bodem wordt voornamelijk bepaald door zware metalen en plaatselijk minerale olie. Sinds de inwerkingtreding

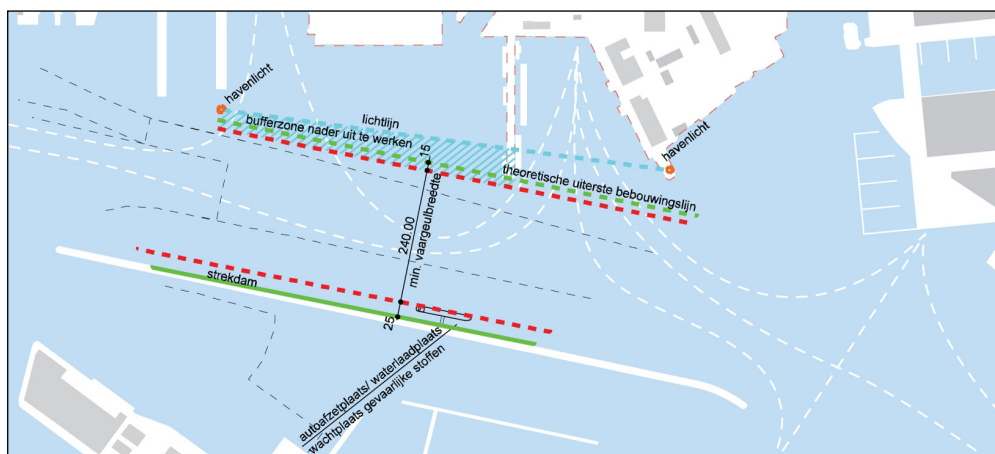
van de Waterwet vallen handeling in of aan de waterbodem onder die wet en niet meer onder de Wet bodembescherming. Op initiatiefnemer rust een zorgplicht om nieuwe verontreinigingen te voorkomen. Er dient een melding op grond van de Waterwet gemaakt te worden bij de waterbeheerder Rijkswaterstaat.

Nautische veiligheid

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

Conclusie:

Gelet op het bovenstaande heeft het onderhavige bouwplan geen effect op de waterhuishouding, de waterbodem en de nautische veiligheid. Het geplande HNC-A achter de golfbreker heeft geen aanvaarbescherming.



Nautische veiligheid (bron: DRO/ Haven Amsterdam)

5.4. Archeologie

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

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

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

Conclusie:

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

5.5. Externe veiligheid

Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid is aan de orde dichtbij risicovolle bedrijven langs transportroutes van gevaarlijke stoffen over de weg, spoorweg, water en buisleidingen. Over het IJ worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Verder zijn geen relevante externe veiligheidsaspecten.

Toetsingskader

Voor de beoordeling van externe veiligheidsaspecten van transport van gevaarlijke stoffen over het binnenwater is 'Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van toepassing (laatst gewijzigd op 22 december 2009, gepubliceerd in Staatscourant 2009, nr. 19907). De Circulaire hanteert een risicobenadering waarbij het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) wordt beoordeeld.

Op basis van de circulaire is in nieuwe situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, 10-6 per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10-6 per jaar. Voor het groepsrisico geldt geen "harde" grenswaarde, maar een oriënterende waarde (OR). Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Hierbij dient de regionale brandweer in gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Het bevoegd gezag kan gemotiveerd aangeven of de overschrijding van de oriëntatiewaarde al dan niet acceptabel wordt geacht.

Beoordeling

Adviesbureau Cauberg-Huygen heeft onderzoek verricht naar de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van de herontwikkeling van de NDSM-werf waarvan onderhavige initiatief onderdeel uitmaakt. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het Rapportage externe veiligheid NDSM-werf te Amsterdam-Noord van 6 juli 2009. Adviesbureau AVIV heeft verder het groepsrisico van het IJ vanwege het project HISWA herberekend.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 10-6 aanwezig is. Verder blijkt dat er groepsrisico is. De kans op 10 of meer slachtoffers voor zowel de bestaande als voor de nieuwe situatie is kleiner dan 1.0 10-9 per jaar.

Gelet hierop is er sprake van dusdanig geringe risico's dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor dit bouwplan.

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

Conclusie:

Er zijn geen onaanvaardbare externe veiligheidsrisico's die een belemmering vormen voor dit plan.

5.6. Natuur

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

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

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

Beschermde gebieden

De locatie van het bouwplan ligt niet in of nabij natuurgebieden die zijn beschermd in het kader van de Habitat- of Vogelrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur, Provinciale Hoofdstructuur, Hoofdgroenstructuur, Natuurbeschermingswet of een gebied van vergelijkbare orde. Het voorgenomen bouwplan heeft gelet op de aard en grootte van het gebouw geen effect op beschermde gebieden.

Beschermde soorten

De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft het hele NDSM-terrein meerdere keren onderzocht op natuurwaarden. In het plangebied (inclusief watergedeelte) komen er geen beschermde planten en dieren voor, alleen enkele algemene

zoogdiersoorten en een aantal algemene broedvogels op het landgedeelte. Gelet hierop kan geconcludeerd worden dat het bouw van HNC-A geen effect heeft op beschermde dier- en plantsoorten.

Conclusie:

Het initiatief heeft geen negatieve gevolgen voor beschermde gebieden dan wel dier- en plantsoorten. De Natuurbeschermingwet en de Flora- en faunawet vormen geen belemmering voor dit project.

5.7. Klimaat

Het bouwinitiatief voldoet met goede isolatiemaatregelen aan de geldende EPC-normen voor 2010. Momenteel wordt de haalbaarheid onderzocht van het plaatsen van zonnepanelen op het dak en van het gebruik van warmtepomp om het water van het IJ te gebruiken voor koeling en verwarming. Als NUON het warmtenet in het gebied aanlegt, wordt aangesloten aan de stadsverwarming.

Conclusie:

Het bouwinitiatief zal conform het Bouwbesluit minimaal voldoen aan de EPC-eis van 2010. Nader onderzoek naar evt. toepassing van stadsverwarming en pv-cellen is nog niet afgerond.

5.8. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

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

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

of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

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

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

Beoordeling aspect luchtkwaliteit

Het voorliggende project voorziet in de bouw van een kantoor met een maximaal bruto vloeroppervlakte van circa 2.000 m². Gelet op de aard en omvang van het gebouw en de beperkte verkeersbewegingen die het genereert, is het aannemelijk dat het gebouw een "niet in betekenende mate bijdrage" heeft. Hierbij wordt ook in aanmerking genomen dat de Regeling Nibm een grens van 100.000 m² aangeeft waaronder een project in ieder geval "nibm" bijdraagt. De omvang van HNC-A is aanzienlijk lager dan wat in de regelgeving nog als "nibm-project" is aangemerkt. Hoewel HNC-A ook ruimte biedt voor enkele overige functies (zoals detailhandel en horeca) is de omvang van deze ondergeschikte functies zeer beperkt.

Ook in het kader van de planvorming voor de herontwikkeling van de hele NDSM-werf is het gezamenlijke effect van deelprojecten op de luchtkwaliteit onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport van Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV van 25 augustus 2010, met kenmerk 20081119-16.

Uit het onderzoek blijkt dat de herontwikkeling van de hele ontwikkeling van de NDSM-werf geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zal opleveren. Tot slot wordt opgemerkt dat de herontwikkeling van de NDSM-werf opgenomen is in het NSL.

Conclusie:

Omdat het project HNC-A met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit “niet in betekenende mate” bijdraagt, is toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet aan de orde. Ook in samenhang met de herontwikkeling van de hele NDSM-werf kan worden geconcludeerd, dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

6. Economische haalbaarheid

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

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

7. Samenvatting en conclusies

7.1. Samenvatting

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op het bouwinitiatief van de HISWA Vereniging voor de bouw van het HISWA Nautisch Centrum Amsterdam, het havengebouw op een nieuwe vaste pier haaks op de oever ten zuidoosten van het Kraan-spoor.

In dit product is dit bouwinitiatief ruimtelijk onderbouwd aan de hand van de volgende aspecten:

- Kader (beleidskader vigerend en in voorbereiding);
- Milieuaspecten;
- Economische haalbaarheid.

7.2. Conclusies

■ KADER

- Het bouwinitiatief voldoet aan:
 - De Structuurvisie Amsterdam 2040;
 - Het verkeers- en vervoersbeleid; De locatie is thans goed bereikbaar.
De bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt de komende jaren verbeterd o.m. door uitvoering van de HOV-busverbinding tussen Zaanstad en Noord-zuidlijnstation van Hasseltweg en intensivering van de pontverbindingen;
 - Het Locatiebeleid;
 - De nieuwe Kantorenstrategie;
 - Het Horecabeleidsplan van Stadsdeel Amsterdam-Noord;
 - De Detailhandelstructuurnota van Stadsdeel Amsterdam-Noord;
 - Het Strategiebesluit NDSM-werf;
 - Het Plaberum Projectbesluit, als stedenbouwkundig kader in voorbereiding;
 - Het onderhavige bouwinitiatief zal t.a.v. EPC getoetst worden aan het bouwbesluit; Er wordt vanuitgegaan dat stadsverwarming wordt toegepast al dan niet aangevuld met koudeopslag.

■ MILIEUASPECTEN

- Het benodigd aantal parkeerplaatsen tbv de gebruiker van het bouwinitiatief wordt aan de noordzijde van het havengebouw op de steiger gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen voldoet aan het locatiebeleid en de parkeerrichtlijnen CROW.
- Het onderhavige bouwinitiatief heeft geen effect op de waterhuishouding, de waterbodem en de nautische veiligheid. Het geplande HNC-A achter de golfbreker behoeft geen aanvaarbescherming.
- De verwachting dat archeologische waarden in de waterbodem worden aangetroffen, is laag. Derhalve is er geen verder veldonderzoek nodig voor de start van de werkzaamheden.
- Er zijn geen onaanvaardbare externe veiligheidsrisico's die een belemmering vormen voor dit bouwinitiatief.
- Het bouwinitiatief zal conform het Bouwbesluit minimaal voldoen aan de EPC-eis van 2010. Nader onderzoek naar evt. toepassing van stadsverwarming en pv-cellen is nog niet afgerond.
- Het project HISWA Home levert "niet in betekenende mate" een bijdrage aan de luchtkwaliteit, waardoor toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet aan de orde. Ook in samenhang met de herontwikkeling van de hele NDSM-werf kan geconcludeerd worden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.
- Voor zover mogelijk wordt rekening gehouden met de uitkomsten van het MER. De aanbevelingen van het MER zijn echter met name relevant voor het landprogramma.

■ ECONOMISCHE HAALBAARHEID

- Het project is economisch uitvoerbaar.

■ Slotconclusie

Op basis van het bovenstaande kan samenvattend worden geconcludeerd, dat het bouwinitiatief geen onaanvaardbare effecten voor de omgeving tot gevolg zal hebben.

COLOFON

Opdrachtgever	HISWA Vereniging Fred Redeker
Productie	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam Mr. Reka Kovacs, jurist/ projectleider Hans Epskamp, stedenbouwkundig adviseur Tim Nagtegaal, stedenbouwkundig assistent
Bijdragen van	SeARCH Architects Bjarne Mastenbroek, Kathrin Hanf (ontwerp HISWA Nautisch Centrum)
Amsterdam	19 april 2011

Bijlage 1: Verantwoording groepsrisico Chemtura Netherlands B.V.

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

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

De provincie is nog in een traject met Chemtura verwikkeld om deze nieuwe afstand van 1060 meter voor het invloedsgebied ook een formele status in de vergunning te geven. Dat zal naar verwachting half 2011 geregeld zijn. Het groepsrisico ligt ver onder de oriëntatiewaarde en het plan heeft geen invloed op het groepsrisico. Het bevoegd gezag heeft deze situatie beoordeeld als aanvaardbaar. Maatregelen of voorschriften om het groepsrisico verder te beperken zijn daarom niet noodzakelijk geacht. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico van Chemtura, is het niet noodzakelijk om de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico te onderzoeken. Het bevoegd gezag beoordeelt het restrisico als aanvaardbaar.

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

Bijlage 2: Notitie AVIV effectafstand Chemtura

Notitie : Maximale effectafstand Chemtura Netherlands B.V.

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

Inleiding

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

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

Ongevalsscenario

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

De geactualiseerde rekenmethodiek leidt tot de volgende wijzigingen:

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

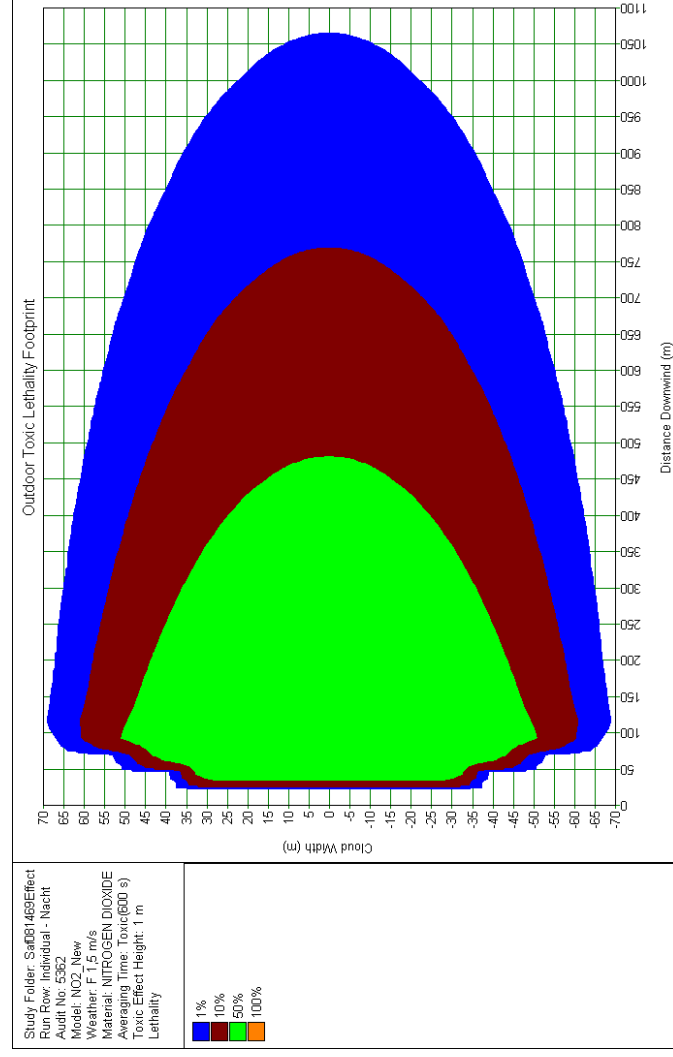
Tabel 1 toont de invloed op de maximale bronterm.

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

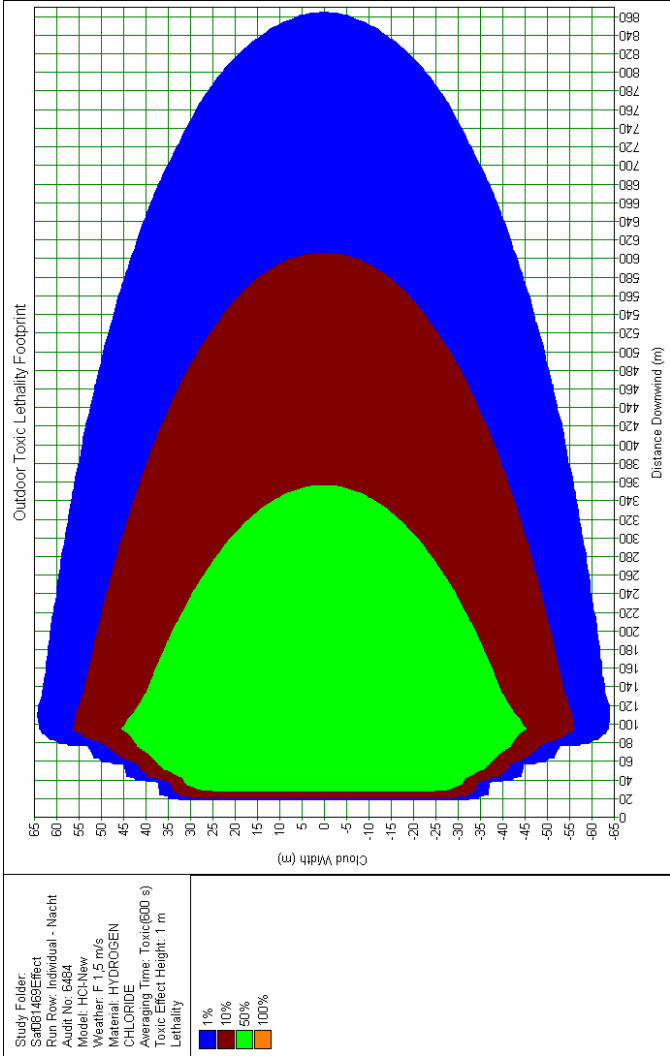
Tabel 1. Maximale bronterm toxische verbrandingsproducten

Maximale effectafstand

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



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



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

Conclusie

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

Referenties

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

BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland

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



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

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

Geachte mevrouw Moulijn,

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

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

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

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

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

Wij verwachten u hiermee voldoende en naar genoegen te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,

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