

Aanvraag bouwvergunning

1 Gegevens aanvrager (vergunninghouder)

Vraagt u de vergunning aan namens een rechtspersoon (bedrijf, instelling, vereniging e.d.)? Vul dan bij 1b de naam van de rechtspersoon in en bij 1a de naam van degene die vertegenwoordigingsbevoegd is. Bij een particuliere aanvraag hoeft u 1b dus niet in te vullen

1a Naam en voorletters Vink A.A.N. ☒ Man ☐ Vrouw
 1b Rechtspersoon HISWA Vereniging
 1c Correspondentieadres Hoofdstraat 82
 in Nederland, bij voorkeur geen postbusnummer
 1d Postcode en plaats 3982 LB Driebergen
 1e Telefoon overdag 0343-524724
 1f Faxnummer 0343-524725
 1g E-mailadres a.vink@hiswa.nl
 1h Bent u ☒ eigenaar ☐ huurder
☐ anders, namelijk

2 Machtiging

Indien deze aanvraag betrekking heeft op een bouwvergunning tweede fase: vul hier de gegevens in van de gemachtigde, ook al is dit dezelfde gemachtigde als bij de aanvraag om bouwvergunning eerste fase

2a Laat u de aanvraag voor de bouwvergunning door een gemachtigde verzorgen?
☐ Nee, ga naar 3
☒ Ja, vul dan hier de gegevens van de gemachtigde in
 2b Naam en voorletters Slooten van H. ☒ Man ☐ Vrouw
 2c Functie Architect Takenaka Europe GmbH Netherlands Branch
 2d Correspondentieadres Kabelweg 21
 in Nederland
 2e Postcode en plaats 1014 BA Amsterdam
 2f Telefoon overdag 020-6866101
 2g Faxnummer 020-6886618
 2h E-mailadres hsl@takenaka.nl

3 Kosten

Zie de toelichting

3 Anneemsom of raming van de kosten (exclusief BTW) € 4500000

4 Uw bouwvergunning

Lees in de toelichting welke bouwvergunning u nodig heeft. In bijlage 1 ziet u welke documenten u moet meesturen

4a Welke bouwvergunning vraagt u aan?

- ☐ Lichte bouwvergunning
☐ Reguliere bouwvergunning
☒ Reguliere bouwvergunning fase 1
☐ Reguliere bouwvergunning fase 2

→ datum afgifte bouwvergunning fase 1

→ (registratie)nummer bouwvergunning fase 1

U heeft uw eerdere bouwplannen bijvoorbeeld gewijzigd

4b Heeft u voor deze bouwwerkzaamheden al eerder een bouwvergunning aangevraagd?

- ☐ Ja, ga naar 4c ☒ Nee, ga naar 5

4c Op welke datum is de eerdere bouwvergunning verleend/geweigerd?

4d Wat is het (registratie)nummer van de eerdere aanvraag om bouwvergunning?

5 Lokale en kadastrale aanduiding van het bouwwerk/perceel en eigendomssituatie

Kijk voor deze informatie in de koopakte van het pand of het perceel of neem contact op met het kadaster

5a Straat en huisnummer

nabij Kraanspoor

Postcode en plaats

Amsterdam

5b Kadastrale aanduiding

Gemeente

Amsterdam

Sectie en nummer

AH

4000

Het gaat om de situatie op het moment dat u de bouwvergunning aanvraagt

5c Eigendomssituatie perceel/kavel

- ☐ Eigen grond ☒ Erfpacht *beoogd* ☐ Huur

6 De bouwwerkzaamheden

6a Geef een korte omschrijving van het bouwplan

Het gaat om het ☒ geheel ☐ gedeeltelijk

- ☐ plaatsen
☐ vernieuwen
☐ veranderen
☒ oprichten
☐ vergroten

→ van horeca, kantoren, winkels en pier

Ruimte voor toelichting:

Seizoensgebonden bouwwerk als bedoeld in art. 45, 6e lid, van de Woningwet. Bijvoorbeeld een strandpaviljoen. Zie ook de toelichting

6b Gaat het om een seizoengebonden bouwwerk?

☒ Nee

☐ Ja → Gedurende welke periode van het jaar is het bouwwerk aanwezig?

van

t/m

→ Wat is de beoogde instandhoudingstermijn van het seizoengebonden bouwwerk?

jaar

Tijdelijk bouwwerk zoals bedoeld in art. 45, 1e lid, van de Woningwet. Bijvoorbeeld noodlokalen voor scholen en tijdelijke woonruimte. Zie ook de toelichting

6c Gaat het om een tijdelijk bouwwerk?

☒ Nee

☐ Ja → Wat is de beoogde instandhoudingstermijn van het bouwwerk?

jaar

Gebruik wil zeggen: het daadwerkelijke gebruik van het bouwwerk.

Zie de toelichting

Gaat het om wonen? Dan is de bezettingsgraadklasse niet van toepassing en vult u de GO en VO in onder 'B1'. Zie ook de toelichting bij Bezettingsgraadklasse

7 Gebruik van het bouwwerk

7a Wat is het huidige gebruik van het bouwwerk en de bijbehorende terreinen?

7b Wat is het gebruik van het bouwwerk en de bijbehorende terreinen na uitvoering van de werkzaamheden?

zie 6a

7c Geef in de onderstaande tabel per gebruiksfunctie de gebruiksooppervlakte (GO) en de vloerooppervlakte van het verblijfsgebied (VO) in m² aan.

Gebruiksfunctie	Bezettingsgraadklasse									
	B1		B2		B3		B4		B5	
	GO (m ²)	VO (m ²)	GO (m ²)	VO (m ²)	GO (m ²)	VO (m ²)	GO (m ²)	VO (m ²)	GO (m ²)	VO (m ²)
Wonen			n.v.t.							
Bijeenkomst			485	373						
Cel										
Gezondheidszorg										
Industrie										
Kantoor					1334	791				
Logies										
Onderwijs										
Sport										
Winkel / Kantoor					189	189				
Overige gebruiksfuncties										

De vragen 7d en 7e alleen invullen als er sprake is van woningen of wooneenheden

7d Voor hoeveel woningen/wooneenheden vraagt u de bouwvergunning aan?

Aantal huurwoningen

Aantal huurwooneenheden

Aantal koopwoningen

Aantal koopwooneenheden

7e Bent u na voltooiing van de werkzaamheden bewoner van het bouwwerk?

☐ Ja

☒ Nee

8 Afmetingen van het bouwwerk

8a en 8b ook met 'Ja' beantwoorden bij oprichten van een bouwwerk (nieuwbouw)

8a Verandert de onbebouwde oppervlakte van het terrein door de bouwwerkzaamheden?

☒ Ja → Bebouwde oppervlakte voor uitvoering van de werkzaamheden

0 m²

→ Bebouwde oppervlakte na uitvoering van de werkzaamheden

772 m²

☐ Nee

8b Verandert de bruto vloerooppervlakte van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

☒ Ja → Bruto vloerooppervlakte voor uitvoering van de werkzaamheden

0 m²

→ Bruto vloerooppervlakte na uitvoering van de werkzaamheden

2231 m²

☐ Nee

8c Verandert de bruto inhoud van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

☒ Ja → Bruto inhoud voor uitvoering van de werkzaamheden

0 m³

→ Bruto inhoud na uitvoering van de werkzaamheden

7478 m³

☐ Nee

9 Materiaal en kleurgebruik

Heeft het bouwwerk
andere bijzondere onder-
delen of materialen of
gaat het om een bouw-
werk dat geen gebouw is?
Vul dan de gegevens in
op de lege regels in het
schema.

Meer ruimte nodig?

Stuur een bijlage mee

9a Vul in het onderstaande schema de gegevens in over materiaal en kleurgebruik

Onderdeel	Materiaal	Kleur
Gevels		
• Plint gebouw	houten pui + helder glas	natural
• Gevelbekleding	gepatineerd zink	natural grey
• Borstweringen		
• Voegwerk		
Kozijnen	aluminium	antraciet
• Ramen	aluminium	antraciet
• Deuren	aluminium	antraciet
• Luiken		
Balkonhekken	staal	rvs + antraciet
Dakgoten en boeidelen		
Dakbedekking		
Horizontale lamellen	aluminium	antraciet

Informeer bij uw
gemeente of dit mogelijk
is

9b Wilt u het bouwplan mondeling toelichten voor de welstandscommissie/stadsbouwmeester?

☒ Ja ☐ Nee

10 Overige vergunningen

Informeer bij de
gemeente of u nog
andere vergunningen
nodig heeft

10 Heeft u voor de bouwwerkzaamheden ook de volgende vergunningen nodig?

☒ Nee ☐ Ja, kruis aan om welke vergunningen het gaat en stuur een kopie van de
vergunning of een bewijs van de aanvraag mee →

- ☐ Monumentenvergunning
- ☐ Vergunning Kernenergiewet
- ☐ Milieuvergunning
- ☐ Vergunning Wet toelating zorginstellingen
- ☐ Sloopvergunning

De gegevens die u invult bij vraag 11 t/m 13 worden niet gepubliceerd.

Kruis aan wat van
toepassing is.
Zie verder de toelichting

11 Wonen en zorg

11a Vraagt u een bouwvergunning aan voor woningen of wooneenheden?

- ☒ Nee Ga verder met 12
- ☐ Ja Om welk soort woningen gaat het?
- | | | |
|--|--|--|
| ☐ Individueel wonen | ☐ Zelfstandige woning | ☐ Grondgebonden |
| | | ☐ In woongebouw |
| | ☐ Geclusterde woningen
i.v.m. zorg | ☐ Grondgebonden |
| | | ☐ In woongebouw |
- ☐ Groepswoning

11b Welke zorgvoorziening is aanwezig in de woningen/wooneenheden?

- ☐ Geen zorg/n.v.t.
- ☐ Zorg op afspraak (thuiszorg)
- ☐ Zorg op afroep (zorgpost in de buurt, via intercom)
- ☐ 24-uurs zorg (zorgverleners in huis)

12 Handtekening

Hierbij verklaar ik dat ik het formulier en de bijlagen naar waarheid heb ingevuld en dat het gehele bouwwerk zal voldoen aan de eisen zoals die zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2003.

12a Aanvrager

Datum 29-09-2010

Handtekening aanvrager

Zie de toelichting

12b Burgerservicenummer

063292853

Als een gemachtigde is
aangewezen, moeten
zowel de aanvrager als
de gemachtigde dit
formulier ondertekenen

12c Gemachtigde

Datum 29-09-2010

Handtekening gemachtigde

13 Toestemming publiceren persoonsgegevens

13a Geeft u toestemming om uw antwoorden op de vragen 1 t/m 3 te publiceren?

- ☒ Ja ☐ Nee

13b Handtekening aanvrager

13c Handtekening gemachtigde

Zie de toelichting

Als een gemachtigde is
aangewezen, moeten
zowel de aanvrager als
de gemachtigde dit
formulier ondertekenen

Terugsturen van de aanvraag

Stuur de aanvraag inclusief de bijlagen naar het adres dat rechtsboven op de voorzijde van het formulier staat vermeld. Als er geen adres op het formulier staat vermeld, informeer dan bij uw gemeente naar het juiste adres. Controleer of u alle bijlagen heeft bijgevoegd.

Checklist

Kruis hieronder aan welke gegevens en bescheiden u bijvoegt bij de aanvraag en stuur deze lijst mee met de aanvraag. Uit alle gegevens en bescheiden moet blijken wie ze heeft opgesteld, bijvoorbeeld een architect of een adviseur. Voorzie de gegevens en bescheiden van het corresponderende nummer uit de linkerkolom. In de tabel is aangegeven welke gegevens en bescheiden van toepassing kunnen zijn bij een lichte bouwvergunning of bij een eerste fase of een tweede fase van een reguliere bouwvergunning. Vraagt u de reguliere vergunning in één keer aan? Dan zijn de gegevens en bescheiden van zowel fase 1 als fase 2 van toepassing.

Op basis van de gegevens die u meestuurt, moet de gemeente kunnen beoordelen of uw bouwwerk voldoet aan de eisen. Deze eisen zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2003, het Gebruiksbesluit, de Woningwet, het ruimtelijke kader (o.a. het bestemmingsplan), de gemeentelijke welstandsnota en de gemeentelijke bouwverordening. Stuur alle gegevens en bescheiden die van toepassing zijn op uw aanvraag mee met het aanvraagformulier.

Meer informatie over de indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning vindt u via www.vrom.nl/bouwregelgeving onder 'Wetten en regels' (Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning).

De met een * gemarkeerde gegevens en bescheiden hoeft u niet direct met de aanvraag mee te sturen. Uw gemeente zal u informeren of en welke gegevens nodig zijn.

Gegevens en bescheiden					
Reguliere bouwvergunning fase 2					bijgevoegd
Reguliere bouwvergunning fase 1					
Lichte bouwvergunning					
01	Kwaliteitsverklaringen, gelijkwaardigheidsverklaringen e.d.	ja	ja	ja	
02	Overzichtslijst / verklaring digitaal ingediende gegevens en bescheiden	ja	ja	ja	×
03	Plattegronden en doorsnedetekeningen	ja	ja	ja	×
04	Aanduiding bestemmingen	ja	ja		×
05	Afmetingen perceel en situering	ja	ja		×
06	Hoogte bouwwerk t.o.v. straatpeil en aantal bouwlagen	ja	ja		×
07	Inrichting parkeervoorzieningen	ja	ja		
08	Indieningsvereisten Agrarische Adviescommissie	*	*		
09	Overige indieningsvereisten in verband met toetsing aan planologische voorschriften krachtens de Wet ruimtelijke ordening	*	*		
10	Indieningsvereisten exploitatieplan		*		
11	Indieningsvereisten in verband met afwijkmogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening	*	*		
12	Rapport archeologisch bodemonderzoek	*	*		
13	Advies van de Commissie tunnelveiligheid	*		*	
14	Toestemming artikel 14 EU-richtlijn nr. 2004/54/EG (veiligheid wegtunnels)	*		*	
15	Geveltekeningen en belendende bebouwing	ja	ja		×
16	Detailtekeningen gezichtsbepalende bouwdelen	ja	ja		
17	Foto's bestaande situatie en omliggende bebouwing	ja	ja		×
18	Belastingen en belastingcombinaties constructie	ja		ja	
19	De uiterste grenstoestand van de bouwconstructie	ja		ja	
20	Gegevens en bescheiden Wet Bibob			*	
21	EPC-berekening thermische eigenschappen en luchtdoorlatendheid			ja	
22	Geluidwering uitwendige scheidingsconstructie en geluidabsorptie			ja	
23	Daglichttoetreding			ja	
24	Ventilatievoorzieningen, verbrandingsgassen en verbrandingslucht			ja	
25	Brandveiligheid en rookproductie			ja	
26	Brand- en rookcompartimentering			ja	
27	Vluchtroutes en brandveiligheidsvoorzieningen			ja	
28	Noodstroomvoorziening en -verlichting			ja	
29	Wateropname materialen vloer, wand en plafonds in sanitaire ruimten			ja	
30	Lucht- en waterdichtheid en vochtwerende voorzieningen			ja	
31	Riolering en hemelwaterafvoeren			ja	
32	Gas-, elektra- en waterleiding, inclusief aansluitpunten			ja	
33	Drinkwater- en warmwatervoorzieningen			ja	
34	Inbraakwerendheid			ja	
35	Weren van ratten en muizen			ja	
36	Gebruiksfunctie en afmetingen van ruimten			ja	
37	Opslagplaats afvalstoffen			ja	
38	Opslagplaats gevaarlijke stoffen			ja	
39	Stallingsruimte voor fietsen			ja	
40	Integrale toegankelijkheid en toegankelijkheid van ruimten			ja	
41	Trappen, hellingbanen en vloerafscheidingen			ja	
42	Opstelplaats aanrecht, kook-/stooktoestel en warmwatervoorziening			ja	
43	Aanduiding bad- en toiletruimte, meterruimte, liften en liftschachten			ja	
44	Hoogteligging vloeren t.o.v. het aansluitende terrein			ja	
45	Draairichting draaiende delen			ja	
46	Bouwveiligheidsplan en toegankelijkheid bouwplaats			ja	
47	Brandveiligheidsinstallaties			ja	
48	Bluswatervoorzieningen en opstelplaatsen van brandweervoertuigen			ja	
49	Rapportage bodemgesteldheid			ja	
50	Indieningsvereisten experimentele bouw	*		*	



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)

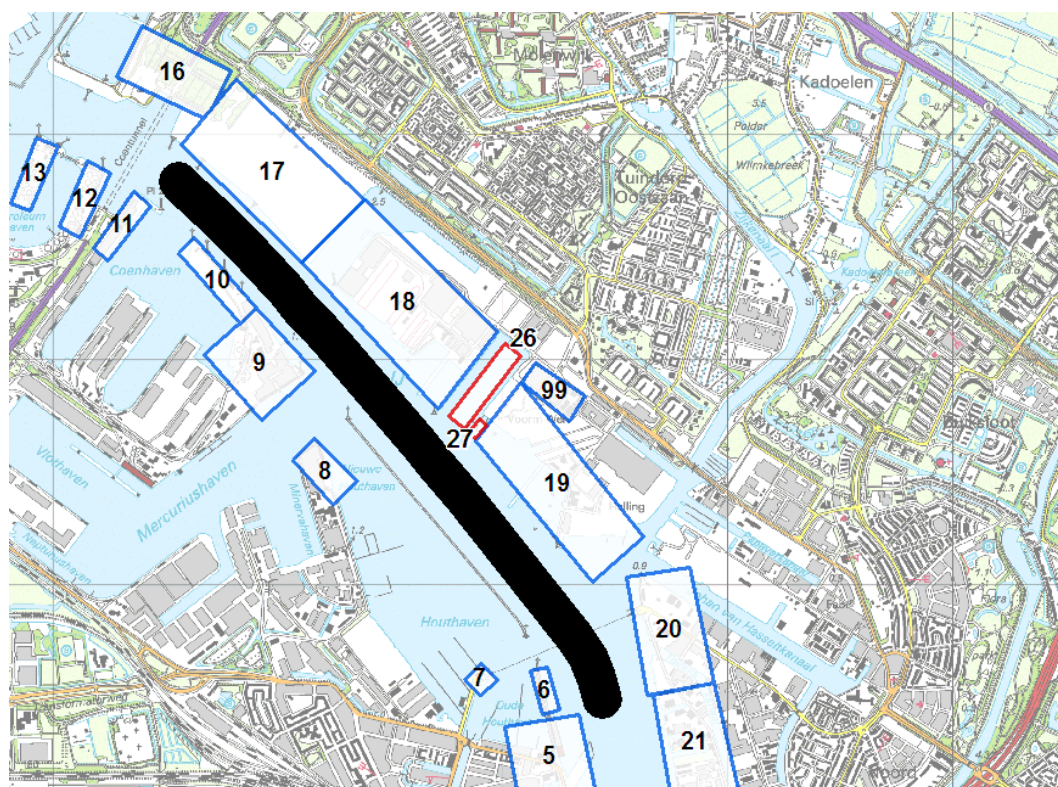
Voor gebruik in RBM II zijn de gegevens bewerkt tot tabel 2. Het aantal personen overdag is de som van 50% van de bewoners, 30% van de werknemers dag/nacht en alle andere kolommen. Het aantal personen 's nachts is de som van 100% van de bewoners, 30% van de werknemers dag/nacht en het aantal reizigers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

HISWA NAUTIC CENTER



HISWA

Project number: 10012

29 - 09 - 2010 version: A

Foto's bestaande situatie

2.01/10-29464
30 SEP. 2010

Standpunten waar foto's zijn gemaakt

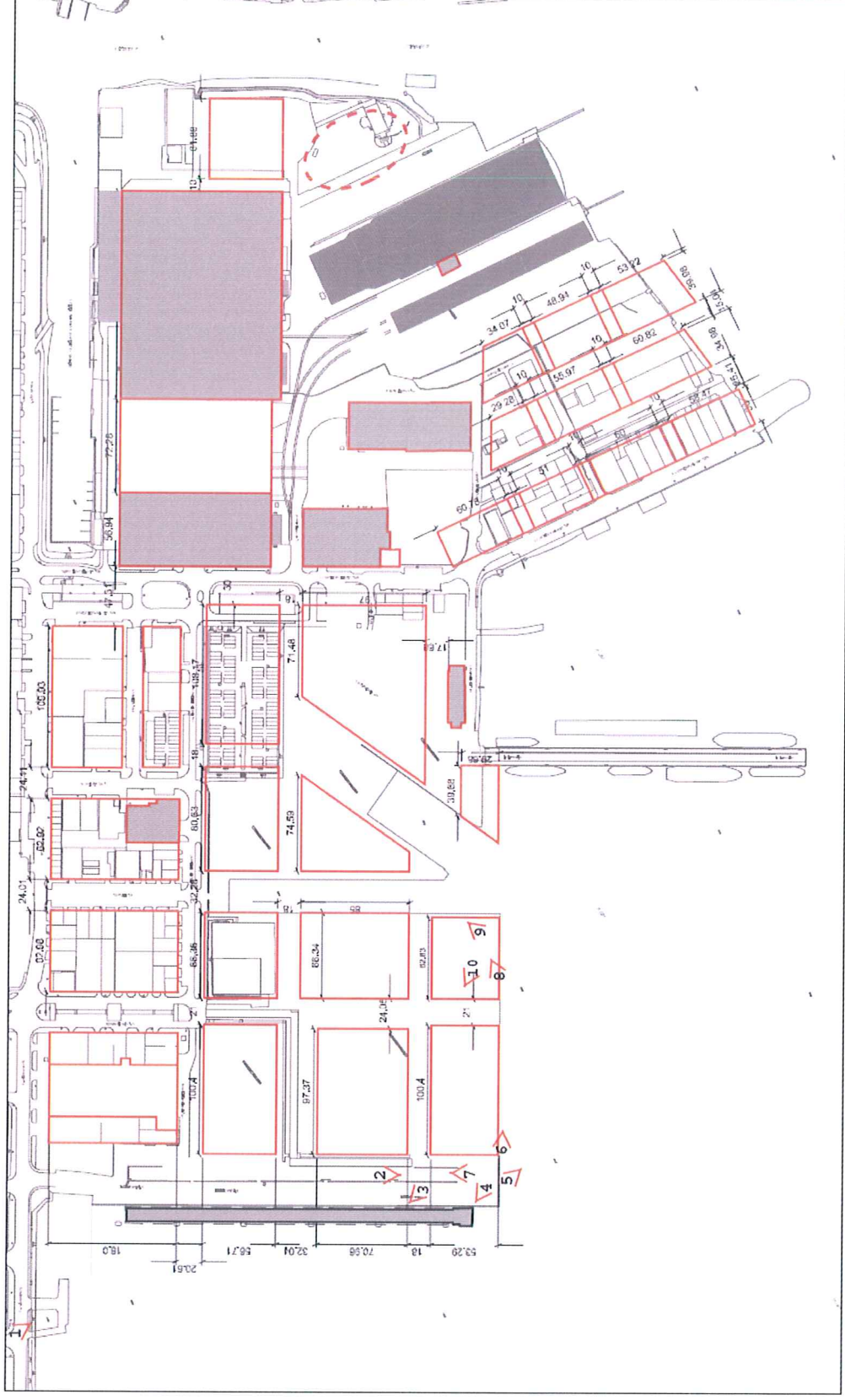


Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9



Foto 10



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.

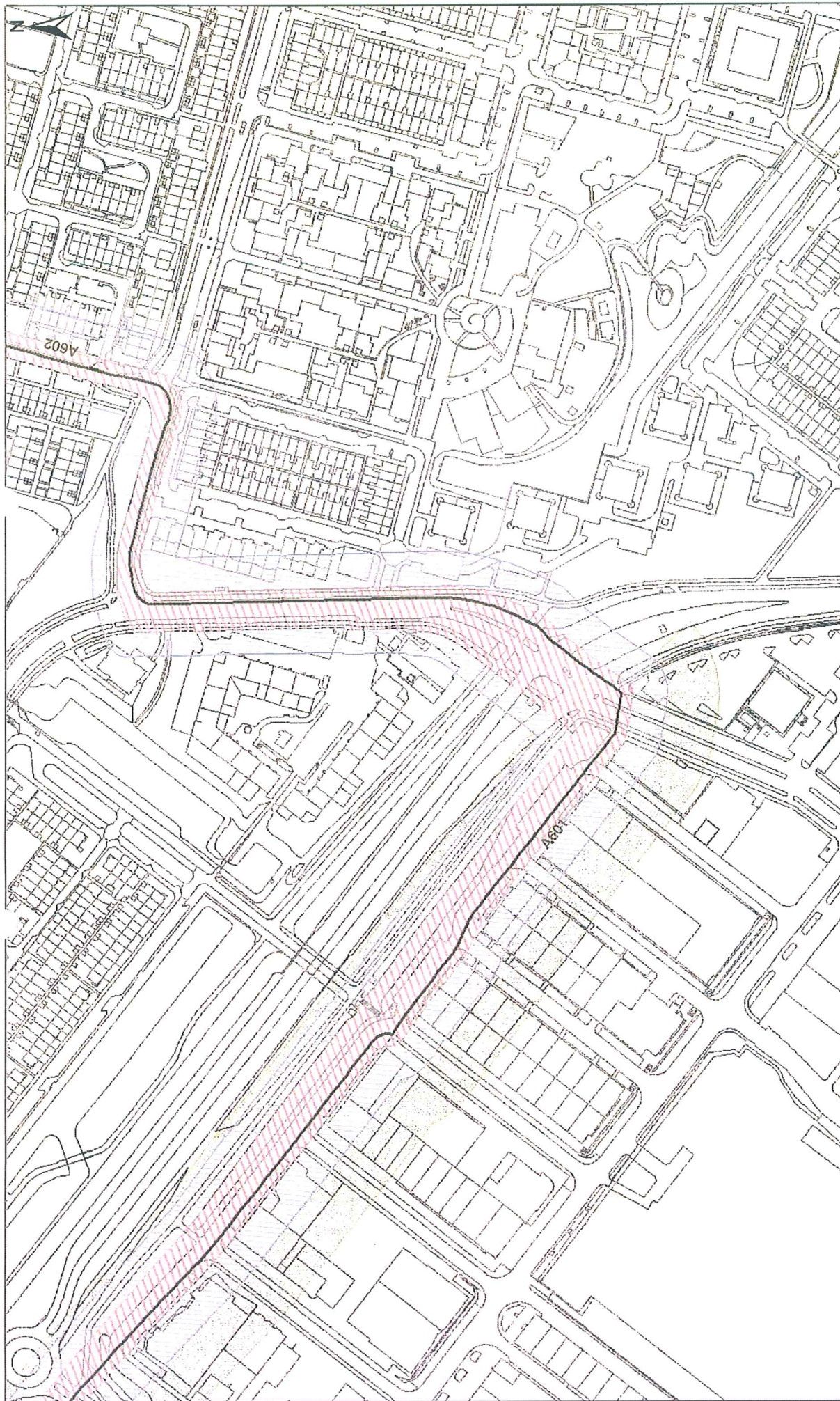
Hoogachtend,

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
- Buitenbeschermingszone
- Sectielijn
- Kunstwerk

**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

J. de Bondt
dijgraaf

Sector Watersysteem
Ad. Informatiebeheer
Postbus 94370
1000 GA Amsterdam

Kaartblad: Zijkanaal_6

0 25 50 75 100m

1:1.000

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: 20-12-2010 Aankomst: 20-12-2010 Bestemd voor: USD/VGN/VBW				
	☐	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.

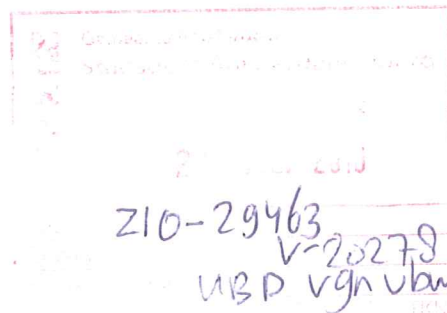
17-11-2010



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

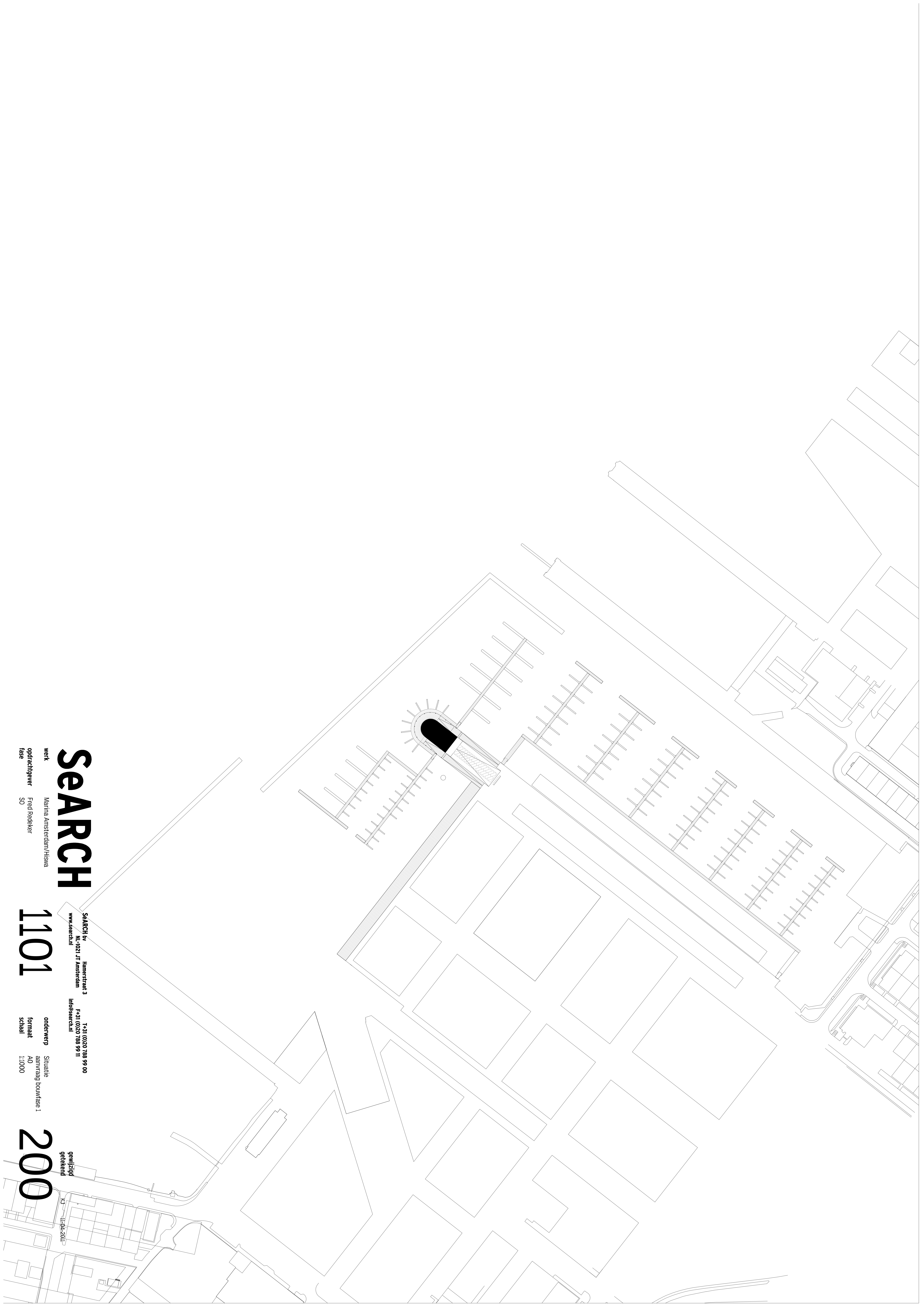
Voor nadere informatie over de opmerkingen kunt u contact opnemen met mevrouw M.D. Kaandorp van Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023-5301466.

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



SEARCH

werk
opdrachtgever
fase

Marina Amsterdam/Hiswa
Fred Redeker
SO

1101

onderwerp
format
schaal

Situatie
aanvraag bouwfase 1
A0
1:1000

200

SEARCH by Hamerstraat 3
NL-1021 UT Amsterdam
www.search.nl
F+31 (0)20 788 99 00
info@search.nl

gewijzigd
getekend
KJ 11-04-2011



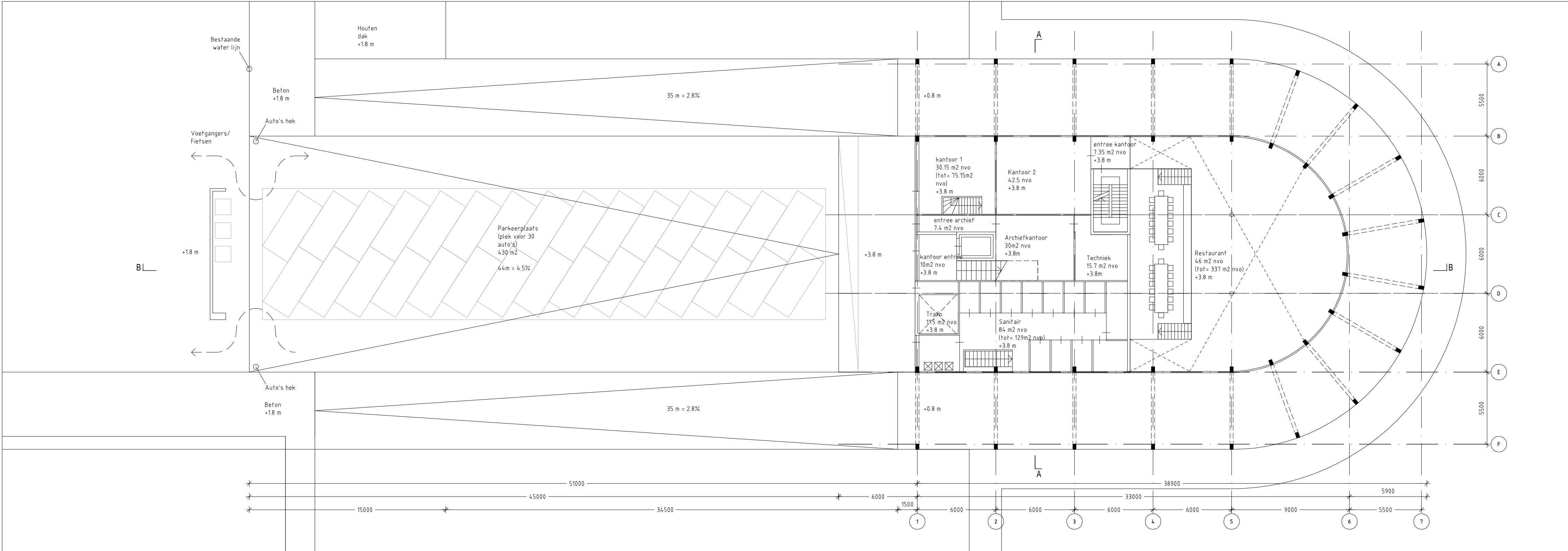
opdrachtgever Fred Redeker
fase S0

onderwerp	Begane grond
aanvraag	bouwfase 1
formaat	A1
schaal	1:200

KJ 11-04-2011

1101

210



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever
fase Fred Redeker
SO

SeARCH bv
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

Hamerstraat 3

T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

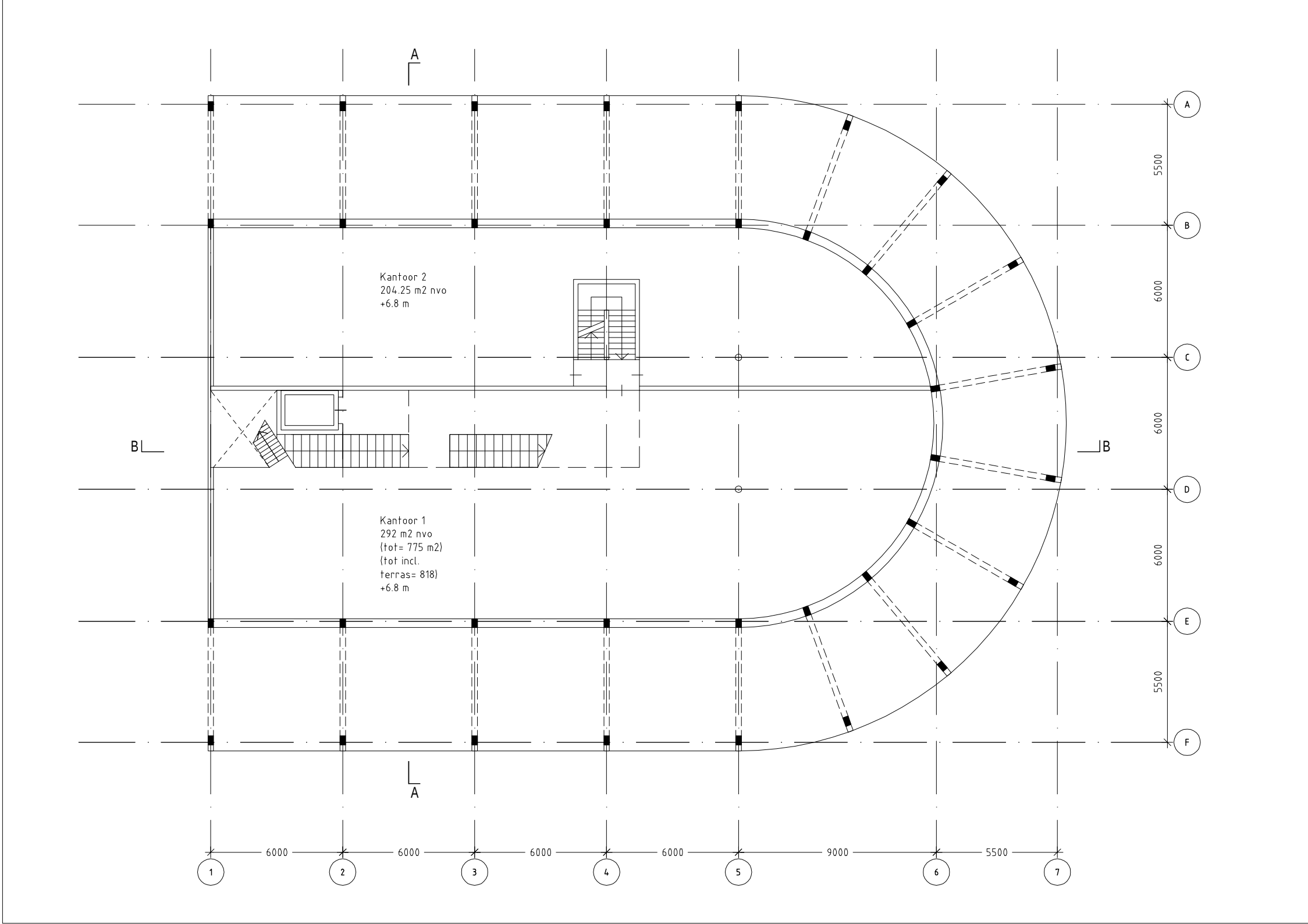
1101

onderwerp Eerste verdieping
aanvraag bouwfase 1
formaat A1
schaal 1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

211



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever
fase Fred Redeker
SO

SeARCH bv
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

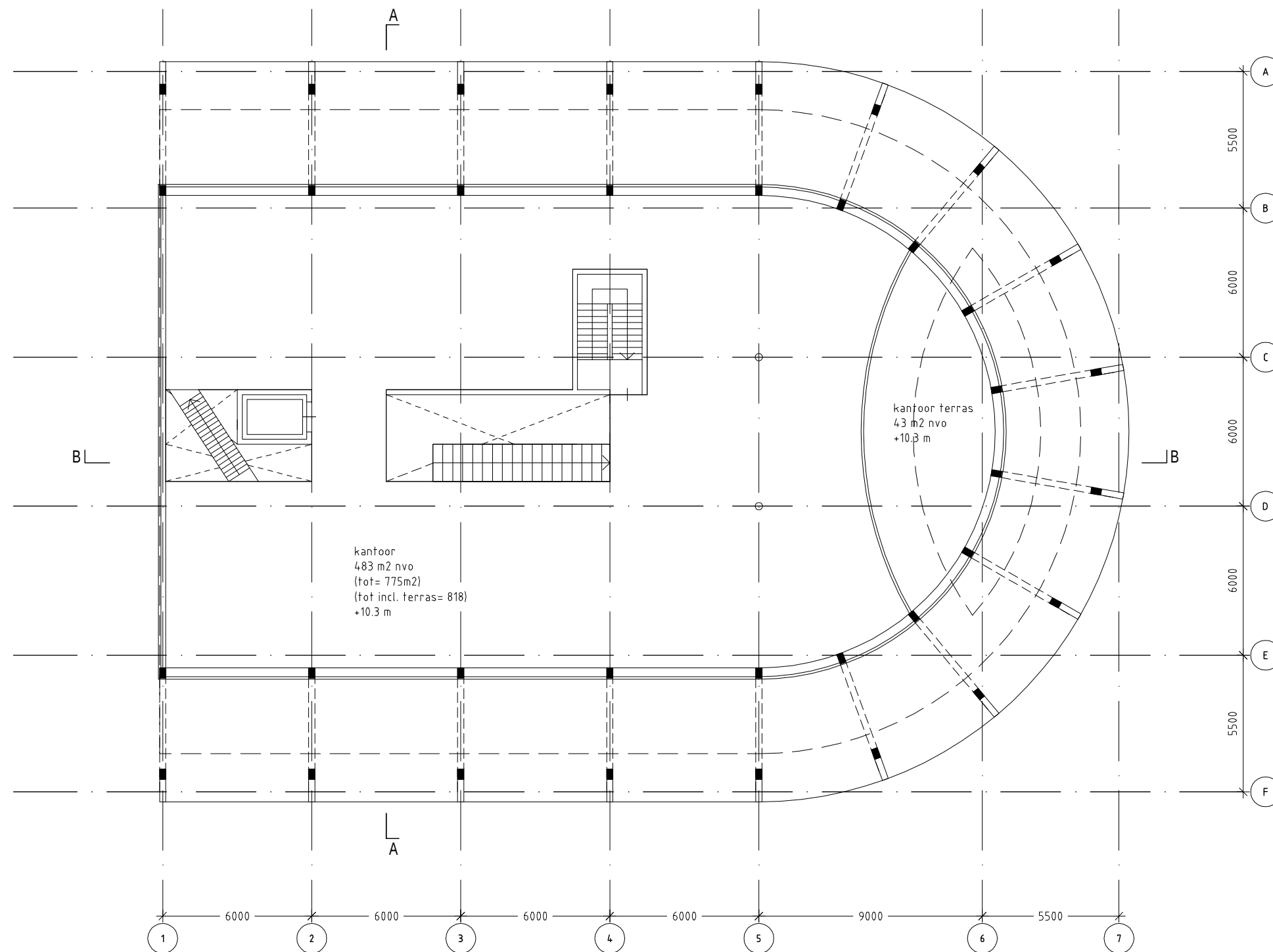
Hamerstraat 3
T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

1101

onderwerp Tweede verdieping
aanvraag bouwfase 1
formaat A3
schaal 1:200

gewijzigd
getekend
212

KJ 11-04-2011



SeARCH

werk

Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever
fase

Fred Redeker
SO

SeARCH bv
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

Hamerstraat 3
T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

1101

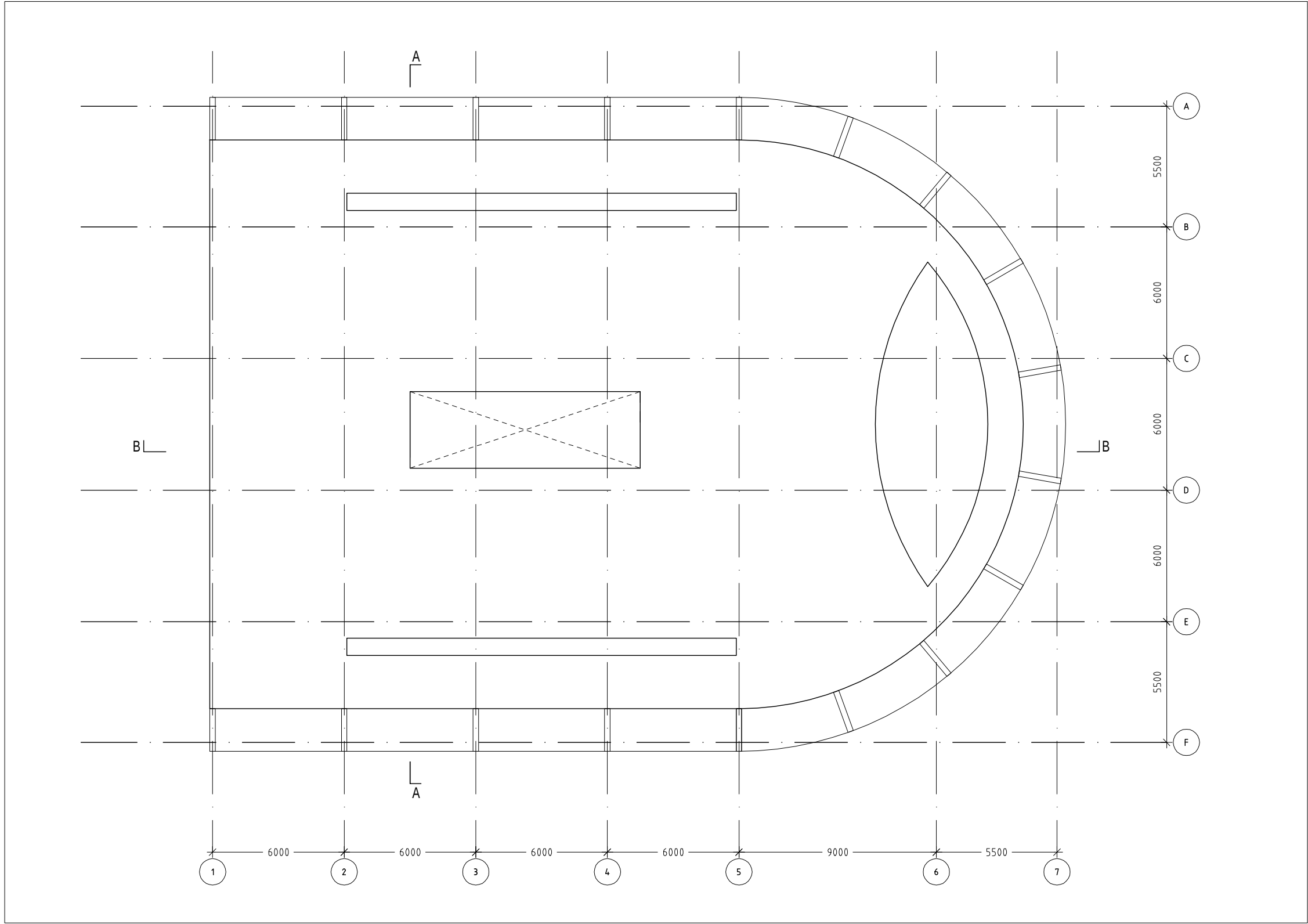
onderwerp
formaat
schaal

Derde verdieping
aanvraag bouwphase 1
A3
1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

213



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa
opdrachtgever Fred Redeker
fase SO

SeARCH bv
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

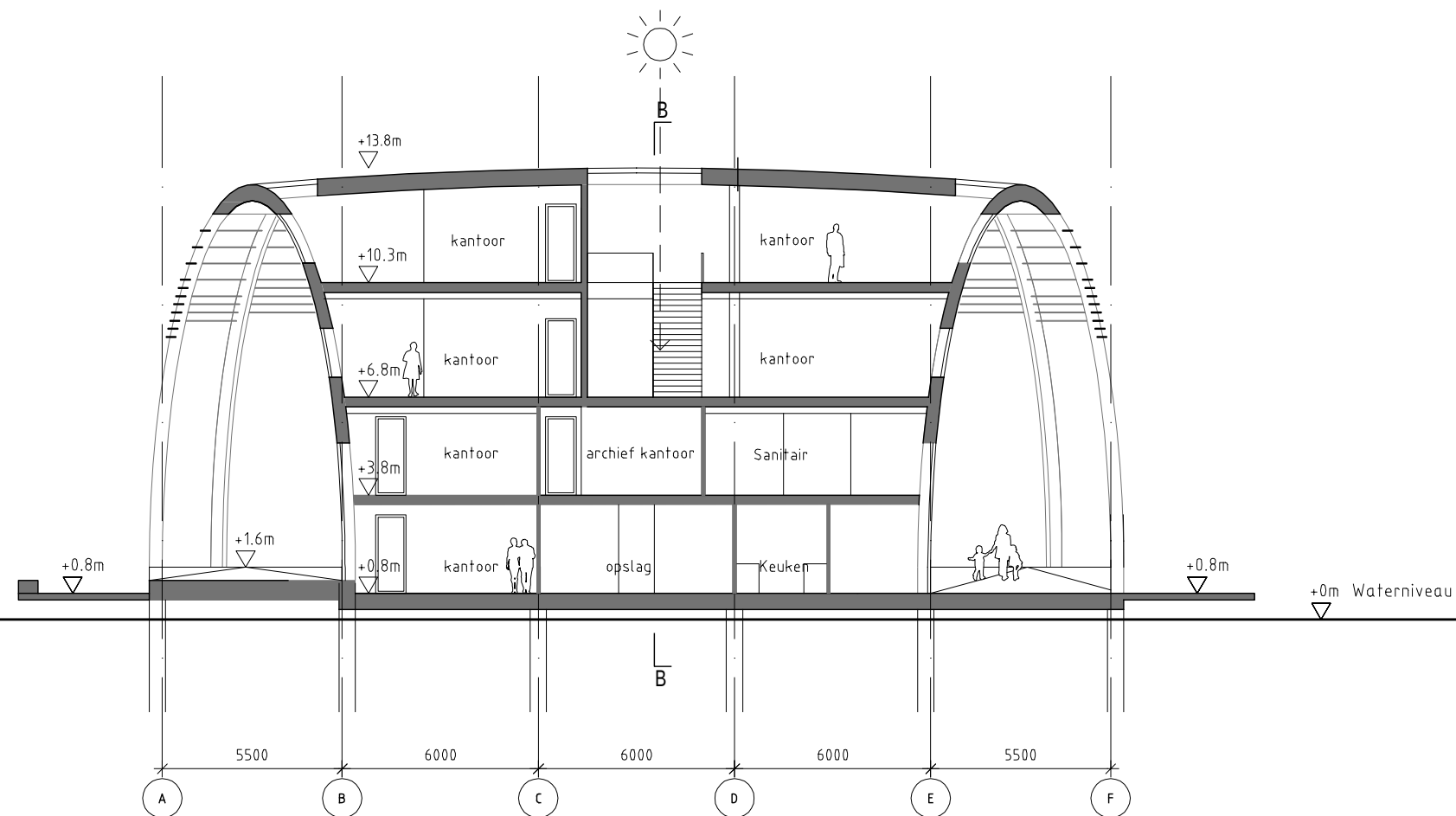
Hamerstraat 3
T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

1101

onderwerp Dak
formaat aanvraag bouwfase 1
schaal A3
1:200

gewijzigd
getekend
214

KJ 11-04-2011



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever Fred Redeker
fase SO

SeARCH bv Hamerstraat 3
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

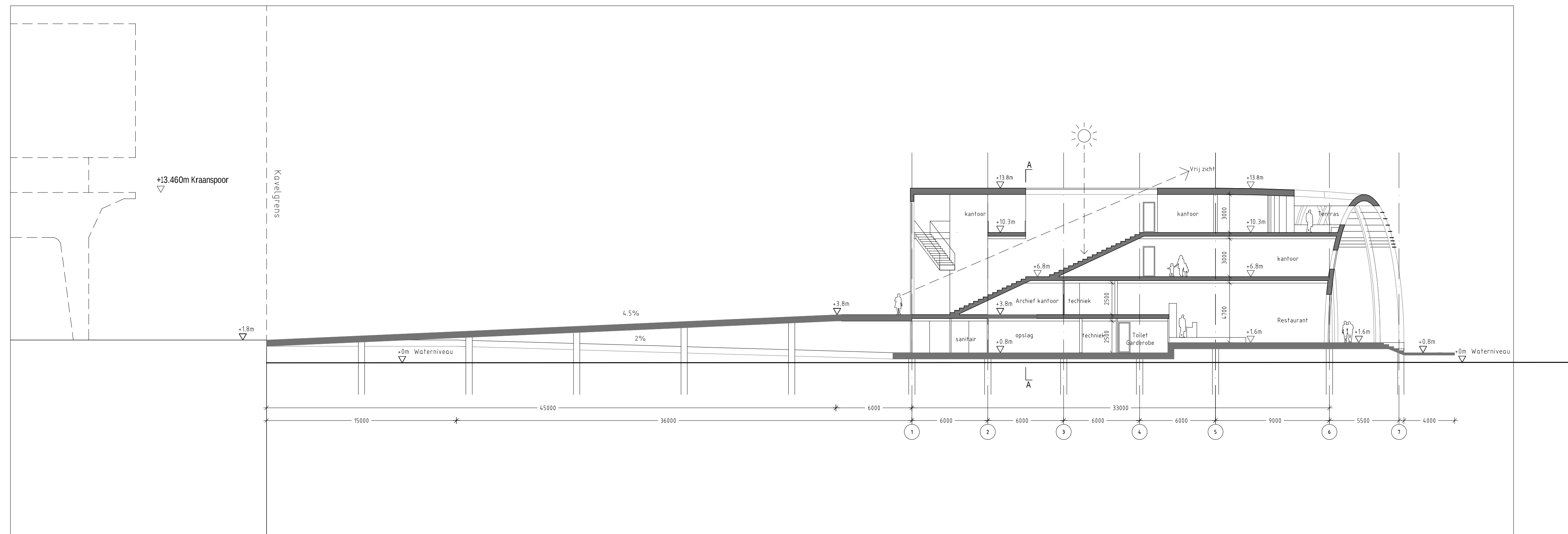
1101

onderwerp Doorsnede A-A'
aanvraag bouwphase 1
formaat A3
schaal 1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

220



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever
fase Fred Redeker
SO

SeARCH bv Hamerstraat 3
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

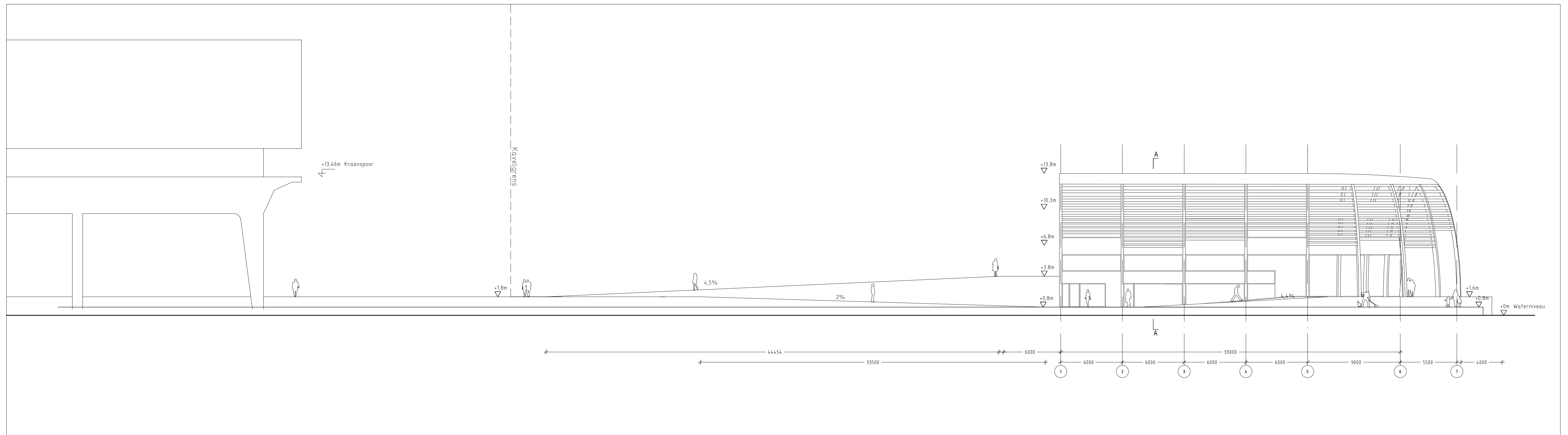
1101

onderwerp Doorsnede B-B'
aanvraag bouwphase 1
formaat A1
schaal 1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

221



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa

opdrachtgever
fase Fred Redeker
SO

SeARCH bv Hamerstraat 3
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

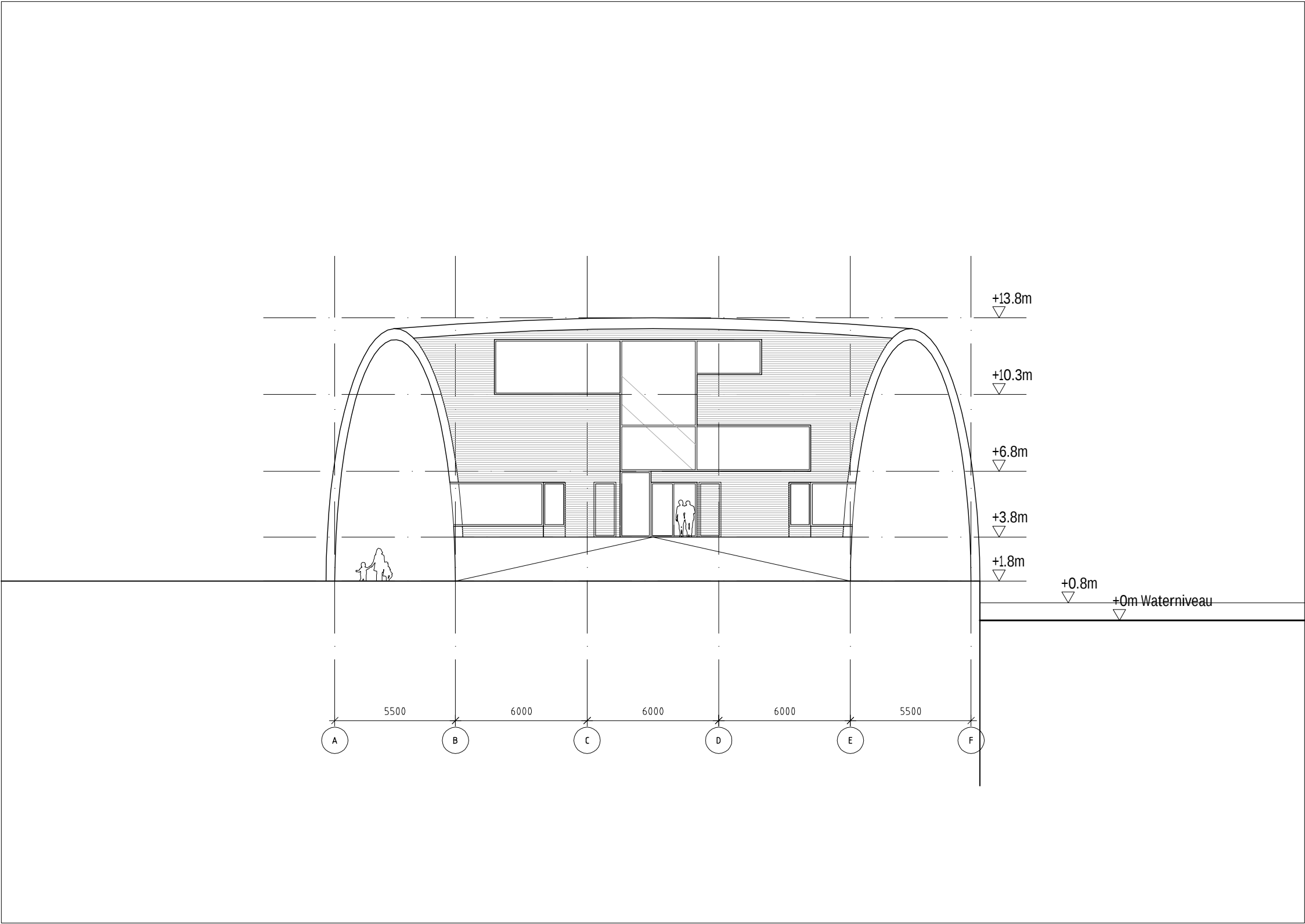
1101

onderwerp Aanzicht oost
aanvraag bouwphase 1
formaat A1
schaal 1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

230



SeARCH

werk Marina Amsterdam/ Hiswa
opdrachtgever Fred Redeker
fase SO

SeARCH bv Hamerstraat 3
NL-1021 JT Amsterdam
www.search.nl

T+31 (0)20 788 99 00
F+31 (0)20 788 99 11
info@search.nl

1101

onderwerp Aanzicht noord
aanvraag bouwphase 1
formaat A3
schaal 1:200

gewijzigd
getekend

KJ 11-04-2011

231

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.

Bijlage B1:

Overleg op grond van artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ten behoeve van projectbesluit Wro en bouwvergunning HISWA Nautisch Centrum

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.

VRM-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

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 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 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 bevaarbaarheidsklasse 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 bevaarbaarheidsklasse 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 ongevalsscenario 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 luchtbehandelingsstelsel 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 ongevalsscenario 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 ongevalsscenario'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 ongevalsscenario. Ook het instellen van een goed opgeleide BHV organisatie beperkt de effecten van een ongevalsscenario.

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 brandweeradviesgeving externe veiligheid; NVBR, VNG, IPO; maart 2010