



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord



Bestuursflap

Samenvatting

Onderwerp	Projectbesluit en bouwvergunning eerste fase HISWA Nautisch Centrum
Zaaknummer	Z10-29464
Behandelend ambtenaar	G. Croes (telefoon: 6349724)
Unit/Afdeling	UBD/VGN/VBW
Programma	Stedelijke Ontwikkeling
Doelstelling	Overig
Bevoegd bestuursorgaan	Dagelijks Bestuur
Procedure	B
Na besluitvorming	Origineel met bijlagen naar UBD/INF/DDV
Soort notitie	Bestemmingsplanafwijking en bouwvergunning
Kopieën naar	UBD/VGN/VBW (G. Croes, kamernummer: 1.25), H. van der Meijs (Noordwaarts)

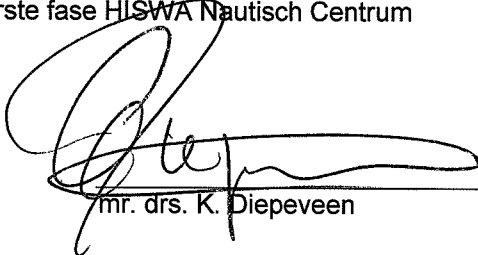
Besluit dagelijks bestuur

Nummer
Onderwerp
Bestuurlijke
verantwoordelijkheid
Bestuurlijk verantwoordelijke

4919-B

Projectbesluit en bouwvergunning eerste fase HISWA Nautisch Centrum

Portefeuille Ruimtelijke Ordening



mr. drs. K. Diepeveen

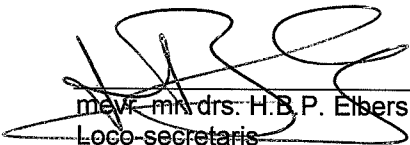
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Noord besluit:

1. de naar aanleiding van de tervisielegging van de ontwerp projectbesluit en bouwvergunning eerste fase HISWA Nautisch Centrum naar voren gebrachte zienswijzen van Shipdock B.V. (T.T. Vasumweg 125-131, Postbus 37201, 1030 AE Amsterdam), zoals onderbouwd in de Nota van Beantwoording zienswijzen, niet ontvankelijk te verklaren.
2. ontheffing van het bestemmingplan op grond van artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (projectbesluit) te verlenen.
3. bouwvergunning en ontheffing van de bouwverordening te verlenen voor het oprichten van een gebouw nabij de Werfkade (in het IJ) met bestemming er van tot steigers, wandelpromenade, horeca-, kantoor- en winkelruimten en ruimten ten behoeve van jachthavenvoorzieningen.
4. afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en Herstelwet van toepassing te verklaren.
5. Geen exploitatieplan vast te stellen, daar het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd.

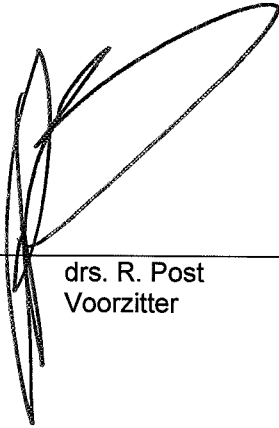
Ondertekening

22 DEC. 2011

Het dagelijks bestuur van het
stadsdeel Amsterdam - Noord



mevr. mr. drs. H.B.P. Elbers
Loco-secretaris



drs. R. Post
Voorzitter

Bestuurlijke context

1. INLEIDING

Op 30 september 2010 is door HISWA een eerste fase bouwvergunning aangevraagd voor zowel Amsterdam Marina (jachthaven) als voor het HISWA Nautisch Centrum. Omdat beide bestemmingen niet passen in het vigerende bestemmingsplan (bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein) moet een procedure voor het verlenen ontheffing van het bestemmingsplan worden doorlopen (Projectbesluit Wro). Door middel van het delegatiebesluit is de bevoegdheid voor het nemen van deze projectbesluiten Wro gedelegeerd aan het db. De ontwerp projectbesluiten en de ontwerp bouwvergunningen hebben van 18 mei 2011 tot en met 28 juni 2011 ter inzage gelegen. Een ieder heeft in deze periode de mogelijkheid gekregen zienswijzen over genoemde projectbesluiten en bouwvergunningen naar voren te brengen.

Het projectbesluit Wro en bouwvergunning eerste fase voor Amsterdam Marina zijn reeds op 27 september 2011 vastgesteld.

Voor u ligt het projectbesluit Wro en bouwvergunning eerste fase voor HISWA Nautisch Centrum.

2. PROJECT HISWA Nautisch Centrum

HISWA Nautisch Centrum bestaat uit een verzamelgebouw op het water met pier en steiger constructies die aansluiten op de steigers van jachthaven Amsterdam Marina.

Externe veiligheid

Omdat het project HISWA langs het IJ ligt, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland advies gevraagd over de externe veiligheidsrisico's en over de mogelijke maatregelen ter beperking van de risico's. In de "Verantwoording groepsrisico Project HISWA" is beschreven welke maatregelen getroffen worden (als bijlage toegevoegd).

Initiatiefnemer heeft aangegeven dat hij de maatregelen met betrekking tot het luchtbehandelingsysteem meeneemt in de verdere uitwerking van het gebouw. De vluchtroutes worden van de vaarweg af gesitueerd.

Voor wat betreft maatregelen t.a.v. zelfredzaamheid wordt opgemerkt dat er een BHV-calamiteitenplan wordt opgesteld en dat het aanwezige personeel wordt opgeleid. Communicatie over rampen, waarschuwen en alarmeren, opstellen en oefenen van noodplannen maken daar onderdeel van uit.

Zienswijzen Projectbesluit Wro/bouwvergunning HISWA Nautisch Centrum

Door Shipdock is buiten de termijn een zienswijze ingediend die derhalve niet ontvankelijk is. Vanwege het belang dat het stadsdeelbestuur hecht aan een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak, wordt in de nota van beantwoording (als bijlage bijgevoegd) wel inhoudelijk ingegaan op de betreffende zienswijze.

3. Samenloop MER NDSM-werf en Projectbesluiten HISWA

Ten behoeve van de voorgenomen herontwikkeling van de NDSM-werf is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld, waarin de milieueffecten van de totale gebiedsontwikkeling in verschillende scenario's zijn onderzocht.

Het MER is procedureel gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan dat in (een deel van) die totale gebiedsontwikkeling voorziet: het projectbesluit Wro voor Amsterdam Marina. Bij de vaststelling van dat projectbesluit is het MER ontwikkeling NDSM-werf door het dagelijks

bestuur van stadsdeel Noord aanvaard, en hiermee is de m.e.r.-procedure afgerond.

Het MER werkt ook in dit projectbesluit door in de zin dat met de uitkomsten en aanbevelingen van het MER zo veel mogelijk rekening is gehouden. De aanbevelingen uit het MER hebben echter met name betrekking op het landprogramma van de NDSM-werf en lenen zich niet tot uitvoering bij dit projectbesluit.

4. CRISIS EN HERSTELWET

Het plangebied valt binnen een gebied zoals aangewezen in bijlage 2 van bij de Crisis en herstelwet zodat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing is.

Dit betekent dat:

- a. de beroepsgronden in het beroepsschrift worden opgenomen, en;
- b. deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Zowel in het besluit als in de kennisgeving dient van de toepasselijkheid van deze wet mededeling te worden gedaan.

5. EXPLOITATIEPLAN

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit het dagelijks bestuur of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is (en blijft) van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel. Ook ziet het dagelijks bestuur geen noodzaak om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen.

Financiële toelichting

n.v.t.

Ingewonnen adviezen

Geen

Risico's / Neveneffecten

n.v.t.

Publieke acties

Het besluit wordt op de gebruikelijke wijze door Vergunningen/Bouw gepubliceerd.

Participatie / Inspraak

Het ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen.
Er zijn zienswijzen ingediend.

Meegezonden stukken

Kabinet	Geen		
	Registratienummer	Naam	Waar op te vragen / in te zien
Openbaar	Z10-29464	concept bouwvergunning eerste fase	bijgevoegd
	geen	Nota van beantwoording Zienswijzen	bijgevoegd

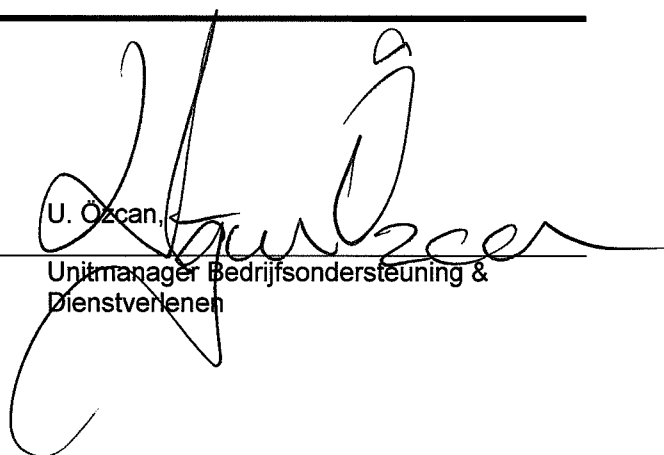
Paraaf ambtelijk eindverantwoordelijke

B

K.C. Ruben,
Teamleider Bouw a.i.

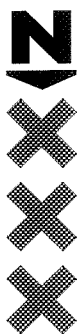
U. Özcan,

Unitmanager Bedrijfsondersteuning &
Dienstverleners



Bezoekadres
Buikslotermeerplein 2000
1025 XL Amsterdam

Postbus 37608
1030 BB Amsterdam
Telefoon: 14 020
Fax: 020-6349340
www.noord.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Noord

Retouradres: Postbus 37608 1030 BB Amsterdam

HISWA Vereniging
t.a.v. de heer A.A.N. Vink
Hoofdstraat 82
3982 LB DRIEBERGEN


Datum	
Ons kenmerk	2.01\Z10-29464\27958
Behandeld door	G. Croes
Doorkiesnummer	020 634 9724
E-mail	g.croes@noord.amsterdam.nl
Bijlagen	zie het overzicht "Bescheiden"
Kopie aan	gemachtigde
Onderwerp	projectbesluit en reguliere bouwvergunning eerste fase HISWA Nautisch Centrum

Geachte heer Vink,

Naar aanleiding van de door u op 30 september 2010 ingediende en op 29 november 2011 aangevulde aanvraag wordt hierbij het **projectbesluit genomen en een reguliere bouwvergunning eerste fase** en ontheffing van de Bouwverordening **verleend** voor het oprichten van een pier en een gebouw in het IJ met bijhorende bouwwerken voor de oever van de Werfkade, nabij het Kraanspoor, met bestemming ervan tot havenkantoorgebouw met kantoren, een horecavoorziening, commerciële ruimtes, voorzieningen ten behoeve van een jachthaven, een wandelpromenade met aanlegsteigers en een parkeerdek.

Om te kunnen bouwen heeft u ook nog een reguliere bouwvergunning tweede fase nodig. Zonder deze vergunning is het verboden te bouwen.

Uw aanvraag is getoetst aan de criteria van artikel 44 jo. artikel 56a lid 2 van de Woningwet:

Bouwverordening (stedenbouwkundige voorschriften)

Het bouwplan is in strijd met artikel 2.5.6 van de Bouwverordening Amsterdam 2003 omdat er wordt gebouwd vóór de voorgevelrooilijn van de Werfkade.

Ontheffing

Op grond van artikel 2.5.9 onder e van de Bouwverordening Amsterdam 2003 kan voor het bouwplan ontheffing worden verleend van het verbod tot bouwen van bouwvergunningverplichte bouwwerken met overschrijding van de voorgevelrooilijn voor het bouwen op de weg van bouwwerken, die naar hun aard en bestemming op de weg toelaatbaar zijn.

Motivering

Het bouwplan betreft vergunningverplichte bouwwerken, waaronder bouwwerken, geen gebouw zijnde, op het water, te weten een vaste pier met aanlegsteigers en een havenkantoorgebouw met watergerelateerde functies. Naar hun aard en bestemming zijn deze bouwwerken toelaatbaar op het water (de weg).

De **onthefing van de Bouwverordening Amsterdam 2003** op grond van artikel 2.5.9 onder e wordt u dan ook **verleend**.

Bestemmingsplan

De betreffende locatie heeft op grond van het bestemmingsplan 'Cornelis Douwesterrein' de bestemming 'Water (Vw)'.

Het bouwplan is in strijd met dit bestemmingsplan, ten aanzien van het afwijkende gebruik van de gronden en de bouwvoorschriften voor de bestemming 'Water'.

Artikel 8 lid 1 van het bestemmingsplan regelt dat deze gronden zijn aangewezen voor vaarwater, havens en daarbij behorende oeververbindingen.

Artikel 8 lid 2 van het bestemmingsplan regelt dat op genoemde gronden slechts bouwwerken geen gebouw zijnde mogen worden opgericht en in stand gehouden ten dienste van de bestemming.

Het bouwplan betreft het oprichten van een havenkantoorgebouw met kantoren, een horecavoorziening, commerciële ruimtes, voorzieningen ten behoeve van een jachthaven, een wandelpromenade met aanlegsteigers en een parkeerdek. Het project is dan ook in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Projectbesluit

Omdat de aanvraag voor 1 oktober 2010 is ingediend, blijft het recht van toepassing zoals die gold onmiddellijk voorafgaand de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Realisering van dit bouwplan (hierna: project), is mogelijk door middel van een projectbesluit als bedoeld in artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Met het projectbesluit wordt het geldende bestemmingsplan buiten toepassing gesteld.

Overleg artikel 5.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

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.

De reacties en de verwerking daarvan zijn opgenomen in bijlage B1

Motivering projectbesluit

Het project betreft het realiseren van een vaste pier en een verzamelgebouw in het water voor de Werfkade nabij het Kraanspoor en het gebruik ervan tot parkeer- en evenementendek en havenkantoorgebouw met horeca en buitenruimte.

Voor het gebied is een bestemmingsplan in voorbereiding, ten behoeve waarvan een milieueffectrapport is opgesteld. Er is een voorbereidingsbesluit van kracht sinds 2 juni 2010. Op dit moment is er een investeringsbesluit in voorbereiding. In het investeringsbesluit worden de ontwikkelingen omtrent een havenkantoorgebouw in het IJ nabij het kraanspoor opgenomen. Het onderhavige project is hiervan een concrete uitwerking.

De inpasbaarheid van het project wordt nader toegelicht in bijlage B2: Ruimtelijke Onderbouwing HISWA Nautisch Centrum - Amsterdam.

Exploitatieplan

Omdat de grond (het water) in erfpacht wordt uitgegeven is het verhalen van de kosten anderszins verzekerd.

Milieueffectrapport (MER)

Het project maakt onderdeel uit van de herontwikkeling van de NDSM-werf, waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld. In het milieueffectrapport zijn de milieueffecten van verschillende scenario's onderzocht en beschreven. De herontwikkeling van het landgedeelte van de NDSM-Werf wordt in nog op te stellen bestemmingsplannen juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Procedure

Het ontwerp projectbesluit, de ontwerp bouwvergunning en het MER zijn gepubliceerd en hebben gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Met betrekking tot het ontwerp projectbesluit en de ontwerp bouwvergunning zijn binnen de wettelijke termijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt.

De ontvangen reacties zijn verwerkt in bijlage B3:

Nota van beantwoording van zienswijzen

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam verklaart, krachtens artikel 3.10 Wro, hierbij **het bestemmingsplan buiten werking** voor het onderhavige project en besluit dat er **geen exploitatieplan** wordt vastgesteld.

Uw aanvraag is tevens getoetst aan de overige criteria van artikel 44 jo. artikel 56a lid 2 van de Woningwet:

Welstand

Het project is in de vergadering van 30 november 2011 voorgelegd aan de Commissie voor Welstand en Monumenten. Het advies van de Commissie luidt: "Geen bezwaar". Wij volgen het advies van de Commissie en zijn van mening dat het bouwplan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Monumentenwet 1988 en Monumentenverordening Amsterdam-Noord 1995

Voor het bouwplan is geen monumentenvergunning nodig.

Provinciale verordening / Algemene Maatregel van bestuur (AMvB)

Op de desbetreffende locatie geldt geen provinciale verordening en geen AMvB.

Exploitatieplan

Er is geen exploitatieplan van toepassing.

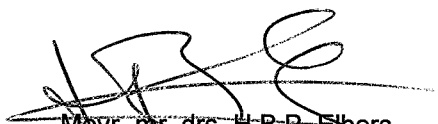
Er bestaat geen verplichting om de beslissing op uw aanvraag aan te houden.

Beroep

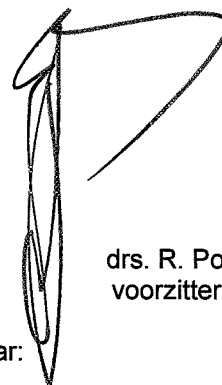
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden binnen 6 weken nadat dit besluit ter inzage is gelegd in beroep komen bij de Rechtbank te Amsterdam met een gemotiveerd beroepschrift. Dit beroepschrift heeft geen schorsende werking. Indien beroep is ingesteld bij de rechtbank, kan aan de voorzieningenrechter van de rechtbank worden verzocht een voorlopige voorziening te treffen. Het beroepschrift dient te worden gezonden aan: de Rechtbank te Amsterdam, sector Bestuursrecht, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Hieraan zijn kosten (griffierecht) verbonden. Doordat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis en herstelwet van toepassing is dienen in het beroepschrift alle beroepsgronden opgenomen te worden en kunnen deze na afloop van de beroepstermijn niet meer worden aangevuld.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur van
Stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam



Mevr. mr. drs. H.B.P. Elbers
Loco-secretaris



drs. R. Post,
voorzitter

Een afschrift van deze bouwvergunning is verstuurd naar:
- bezwaarden

Meer informatie

Voor meer informatie kunt u terecht op onze website www.noord.amsterdam.nl en bij het servicenummer 14 020.

Lijst met “Bescheiden”

nummer	datum	omschrijving	opmerkingen
Z10-29464	30 september 2010	aanvraagformulier	
	29 november 2011	Documentenlijst: 28 ontwerptekeningen	
B1	13 december 2011	Verwerking reacties n.a.v. overleg 5.1.1 Bro	
B2	19 april 2011	Ruimtelijke onderbouwing HISWA Nautisch Centrum	
B3	13 december 2011	Nota van beantwoording zienswijzen	
B4	30 september 2010	Fotoboekje bestaande situatie	
B5	6 april 2011	Herberekening groepsrisico Project HISWA	
B6	11 mei 2011	Advies Brandweer Externe Veiligheid	

Nota van Beantwoording Zienswijzen

**Projectbesluit Wro en bouwvergunning HISWA Nautisch Centrum
Amsterdam**

13 december 2011

ALGEMEEN

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp-projectbesluit Wro en de ontwerp-bouwvergunning HISWA Nautisch Centrum Amsterdam, met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 18 mei 2011 voor de duur van zes weken voor eenieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid een zienswijze in te dienen.

De stukken voor het HISWA Nautisch Centrum zijn gelijktijdig met het ontwerp-projectbesluit Wro en de ontwerp-bouwvergunning Amsterdam Marina.

Shipdock heeft een integrale zienswijze ingediend naar aanleiding van de projecten Amsterdam Marina én HISWA Nautisch Centrum. De zienswijzen worden gezamenlijk behandeld in deze nota van beantwoording omdat ze betrekking hebben op het hele project HISWA. De beantwoording komt inhoudelijk overeen met die uit de nota van beantwoording naar aanleiding van Amsterdam Marina. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal opgenomen als bijlagen bij deze nota van beantwoording.

BEHANDELING ZIENSWIJZEN

Formele aspecten

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot de projectbesluiten Wro en bouwvergunning HISWA zienswijzen ontvangen:
Shipdock B.V. , T.T. Vasumweg 125-131, P.O. Box 37201, 1030 AE Amsterdam.

Shipdock heeft op 29 juni 2011 een zienswijzen ingediend. Op 29 juli is door Shipdock bovendien een aanvullende zienswijze ingediend. Alle twee de zienswijzen van Shipdock zijn ingediend buiten de termijn die daarvoor heeft gegolden. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 28 juni 2011.

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

Inhoudelijke behandeling:

Shipdock

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

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

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

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

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

Door zowel de provincie als het stadsdeel Amsterdam Noord is toen gesteld dat verruiming van de zone richting Houthavens niet mogelijk zou zijn doch dat medewerking zou worden verleend aan verruiming van de zone in de richting van Tuindorp Oostzaan, waarvoor het noodzakelijk was ook een deel van het gezoneerde industrieterrein te dezoneren (de

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

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

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

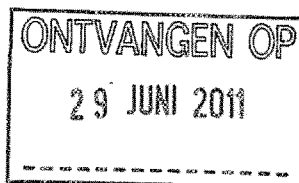
	is het niet nodig om de geluidszone aan de oostzijde te verkleinen.	
Concluderend Zoals reeds aan het begin van deze Nota van Beantwoording aangegeven zijn de zienswijzen ingediend buiten de daarvoor bedoelde termijn. De zienswijzen zijn, los van de hierboven aangegeven beantwoording ten overvloede, dan ook niet ontvankelijk.		

Bijlagen:

- Zienswijze ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning HISWA Nautisch Centrum Ontwerpprojectbesluit en ontwerpbouwvergunning Amsterdam Marina, Shipdock BV, 29 juni 2011.
- Aanvullende zienswijze, Shipdock BV, 29 juli 2011.



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



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

Amsterdam, 29 juni 2011

Stadsdeel Amsterdam Noord
Buikslotermeerplein 2000
1025 XL Amsterdam

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

Geachte heer Croes,

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

De te ontwikkelen activiteiten vinden plaats op zeer korte afstand (100 meter) van de oostelijke begrenzing van Shipdock (oude compressor centrale / ligplaats 3).

Op deze ligplaats 3 vindt grootschalig onderhoud aan schepen plaats. De hierbij behorende activiteiten en milieuaspecten (geluid, geur en stof) verhouden zich op deze korte afstand in het geheel niet tot de beoogde activiteiten (jacht- en passantenhaven met vaste ligplaatsen en overige watergebonden evenementen).

Shipdock is reeds sinds 2009 in het kader van een revisievergunning in overleg met de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. In deze vergunning aanvraag en de daarbij behorende overleggen is nadrukkelijk aangegeven om naast de bestaande activiteiten een drijvend droogdok voor scheepsreparaties te realiseren. Dit droogdok zal ook aan ligplaats 3 kunnen worden gesitueerd.

Echter door deze gemeentelijke plannen kan realisatie van een drijvend dok onmogelijk worden gemaakt door gebrek aan ruimte en een te korte afstand tot de nieuwe bestemmingen. De realisatie van het nieuwe drijvende droogdok en de mogelijke ontwikkelingen van het bedrijf kunnen daardoor in gevaar komen. Het is niet duidelijk hoe de nieuwe plannen voor een jachthaven in verhouding staan tot de reservering van de noodzakelijke milieu ruimte voor de nieuwe revisievergunning voor Shipdock en op welke manier gegarandeerd kan worden dat deze ruimte in de toekomst gereserveerd blijft.

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

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

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

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

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

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

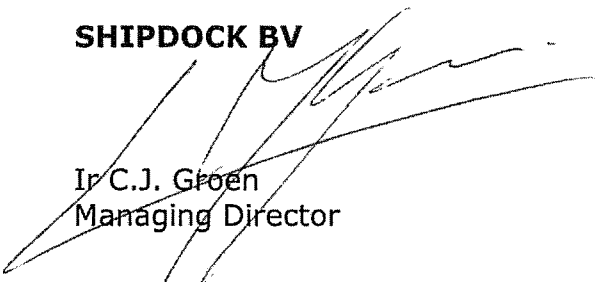
Klachten van de toekomstige gebruikers van de jachthaven ten opzichte van bijvoorbeeld geluid en geuroverlast zijn te verwachten. In de ruimtelijke onderbouwing van deze projectbesluiten ontbreekt de omschrijving van de relatie tussen de nieuwe ontwikkelingen en de omliggende bedrijven.

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

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

Hoogachtend,

SHIPDOCK BV



Ir C.J. Groen
Managing Director



Het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Noord
t.a.v. de heer G. Croes
Postbus 37608
1030 AB Amsterdam

Shipdock B.V.
T.T. Vasumweg 125-131
P.O. Box 37201
1030 AE Amsterdam
Phone +31 (0)20 - 6318218
Fax +31 (0)20 - 6315791

www.shipdock.nl
info@shipdock.nl
INGEKOMEN:
- 2 AUG. 2011
270-29063
23952
UBD/UGN/UBW
FK TB I
Afd.



Onze ref.: cgn
Amsterdam, 29 juli 2011

Betreft: Aanvullende zienswijzen Shipdock BV

Geachte heer Croes,

Op 29 juni 2011 diende Shipdock BV een tweetal zienswijzen in bij het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Noord (hierna 'het stadsdeel'). Eén zienswijze had betrekking op twee ontwerpprojectbesluiten/ontwerpbouwvergunningen voor het oprichten van respectievelijk 'drie bouwwerken in het water met de bestemming jachthaven' en voor het oprichten van 'een pier en een gebouw met de bestemming havenkantoorgebouw'. De andere zienswijze had betrekking op het Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf van november 2010 (hierna 'het MER NDSM-werf'). Deze stukken zijn op 18 mei 2011 door het Dagelijks Bestuur ter inzage gelegd.

Na telefonisch overleg hierover met u te hebben gevoerd, bood u ons de mogelijkheid om nog een aantal aanvullingen op onze zienswijzen in te brengen. Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik. Wij verzoeken u om deze aanvullingen ambtshalve te betrekken in uw definitieve besluitvorming over de voorgenomen besluiten en het MER NDSM-werf.

A. Aanvulling op de twee ontwerpprojectbesluiten/ontwerpbouwvergunningen

Huidige en toekomstige activiteiten Shipdock worden onmogelijk gemaakt door de bouw van de jachthaven en het havenkantoorgebouw

Shipdock BV heeft thans de beschikking over een Hinderwetvergunning/Vergunning Wet geluidhinder (hierna 'de vergunning') afgegeven op 30 november 1994. In 2008 besloot de vergunningverlener, gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland (hierna 'de provincie'), dat de vigerende vergunning van Shipdock BV aan vernieuwing

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

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

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

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

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

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

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

B. Aanvulling op het MER NDSM-werf

Onjuiste aannames over het geluidniveau

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

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

29 juli 2011

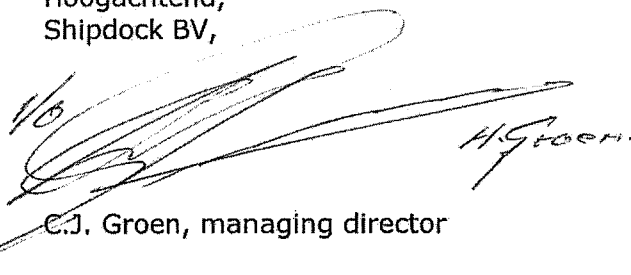


4

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

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

Hoogachtend,
Shipdock BV,



C.J. Groen, managing director

Bijlage:

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

Bijlage 1

Harco Groen

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

Heren,

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

Met vriendelijke groet
Henk Janssen

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

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

Beste heren,

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

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

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

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

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

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

Vriendelijke groeten,

Peter de Groot

P.H. de Groot

Gemeente Amsterdam
Dienst Milieu en Bouwtoezicht
Afdeling Milieuadvies

Weesperplein 4 1018 XA Amsterdam
Postbus 922 1000 AX Amsterdam

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

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

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

CONVENANT HOUTHAVEN/NDSM-WERF

DE ONDERGETEKENDEN:

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

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

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

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

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

OVERWEGENDE:

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

KOMEN OVEREEN:

Artikel 1: Definities en tekeningen

Lid 1: In dit convenant wordt verstaan onder:

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

Lid 2: Bij dit convenant zijn twee tekeningen opgenomen:

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

Artikel 2: Doel van het convenant

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

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

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

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

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

Artikel 3: Houthaven

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

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

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

Artikel 4: NDSM-werf

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

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

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

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

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

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

Artikel 5: Pas op de plaats

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

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

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

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

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

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

Artikel 7: Relatie met toekomstige bewoners

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

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

Artikel 8: Innovatiefonds

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

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

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

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

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

Artikel 9: Lange termijn

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

Artikel 10: Informatie-uitwisseling en overleg

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

Artikel 11: Looptijd convenant

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

Artikel 12: Bestuursrechtelijke verantwoordelijkheden

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

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

- Lid 2: De bedrijven zijn zich ervan bewust dat de overheden bestuursrechtelijke verantwoordelijkheden dragen met betrekking tot bestuursrechtelijke rechtsbescherming (inspraak, zienswijzen, beroep op de bestuursrechter) die door de afspraken in dit convenant niet mogen worden doorkruist, en dat dit convenant daarom niet meer kan bieden dan de toezegging dat de overheden zich voor de uitvoering daarvan zullen inspannen.
- Lid 3: De overheden realiseren zich op hun beurt het belang van de afspraken die partijen in dit convenant bereid zijn te maken, en zij zeggen toe indien zich een doorkruising als in het voorgaande lid bedoeld zal voordoen, de bedrijven in de geest van dit convenant zoveel mogelijk tegemoet te komen.

Artikel 13: Geschilbeslechting

- Lid 1: In geval van geschil tussen partijen over de uitvoering van dit convenant zullen zij trachten dit op te lossen door mediation volgens het reglement van de stichting het Nederlands Mediation Instituut.
- Lid 2: Indien mediation niet binnen redelijke termijn slaagt zal iedere partij het recht hebben het geschil voor te leggen aan de rechtbank te Amsterdam.

Artikel 14: Wijziging van omstandigheden

- Lid 1: Bij ingrijpende wijziging van omstandigheden die van invloed is op de inhoud van het convenant, en met zich brengt dat partijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid de ongewijzigde instandhouding daarvan niet langer mogen verwachten, treden partijen met elkaar in overleg teneinde een voor ieder aanvaardbare oplossing te vinden, daarbij rekeninghoudend met de wederzijdse belangen en zo veel mogelijk rechtdoend aan het doel van dit convenant.
- Lid 2: Indien het overleg genoemd in het vorige lid niet binnen redelijke termijn leidt tot een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, zal iedere partij het recht hebben de dan ontstane situatie aan te merken als een geschil in de zin van artikel 13.

Artikel 15: Kosten mediation en convenantsoverleg: tegemoetkoming kosten Cargill

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

begrepen.

- Lid 2: Amfert en Eggerding gelden bij de verdeling van de kosten van de mediation samen als één partij. Zij dragen van dit deel 75 respectievelijk 25%.
- Lid 3: Binnen drie maanden na ondertekening van dit convenant zal de Centrale Stad een eindafrekening van de mediationkosten aan partijen voorleggen, waarna zij binnen één maand hun deel van de kosten aan de Centrale Stad zullen voldoen.
- Lid 4: De kosten van het convenantoverleg zullen door de Centrale Stad worden gedragen.
- Lid 5: De kosten van de beslechting van eventuele toekomstige geschillen door mediation zullen door de daarbij alsdan betrokken partijen worden gedragen. Over de kosten van eventuele rechtelijke procedures maken partijen thans geen afspraak.
- Lid 6: Binnen drie maanden na ondertekening van dit convenant zal de Centrale Stad ter tegemoetkoming in de kosten die Cargill in de afgelopen twintig jaar heeft gemaakt een bedrag van € 225.000,- aan haar voldoen.

.....
R.A. Macnack

De besloten vennootschap Cargill B.V.

.....
K. Langeveld

De commanditaire vennootschap ICL Fertilizers Europe C.V.

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

De besloten vennootschap Eggerding B.V.

.....
A.M.C.A. Hooijmaijers

De Provincie Noord-Holland

.....
B. Heller

.....

L.F. Asscher

De Gemeente Amsterdam/ Centrale Stad

.....

M. van Poelgeest

.....

F. Ossel

.....

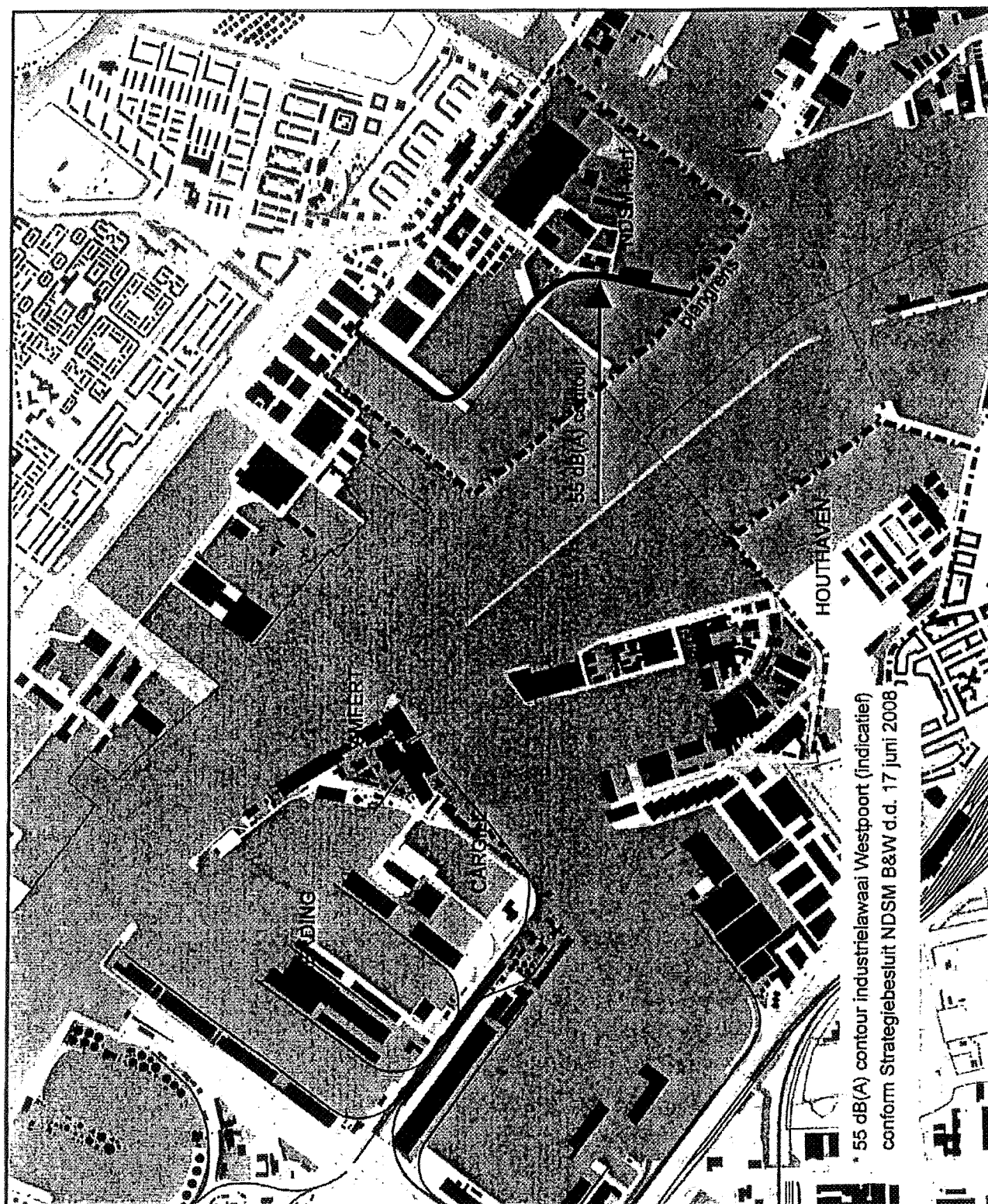
K. Diepeveen

De Gemeente Amsterdam, stadsdeel Amsterdam-Noord

.....

R.A. Steenwinkel

De Gemeente Amsterdam, stadsdeel Westerpark



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

Pas op de plaats!

 tot 2024 geen formele planvorming
(artikel 2-3 en artikel 9)

XXX

Gemeente Amsterdam
28 oktober 2008

