



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ontwikkeling NDSM-werf Amsterdam

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

12 februari 2010 / rapportnummer 2361-54





## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeente Amsterdam wil de voormalige NDSM-werf, een gebied aan de Noordelijke IJ-oever van Amsterdam, herontwikkelen. Het gebied zal worden getransformeerd van een haven- en industriegebied naar een intensief stedelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevolgd. De Stadsdeelraad van het Stadsdeel Amsterdam Noord is hierin bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een gedetailleerde beschrijving met kaartmateriaal van het voornemen, met aandacht voor:
  - de zonering van functies;
  - beperkingen en randvoorwaarden die van toepassing zijn voor de ontwikkeling van het gebied;
- inzicht in de wijze waarop voldaan wordt aan de maximaal toelaatbare milieubelasting, ook in de realisatiefase waarin afschermingen nog niet (volledig) zijn gerealiseerd;
- een beschrijving van de verkeer-, vervoer- en parkeeraspecten met aandacht voor:
  - de verkeersafwikkeling van en naar het plangebied en hoe capaciteitsproblemen worden voorkomen;
  - de bereikbaarheid van evenementen per auto en openbaar vervoer;
  - de gewenste hoogwaardige ontsluiting per openbaar vervoer;
- een publieksvriendelijke samenvatting (inclusief voldoende onderbouwend kaart- en beeldmateriaal) met inzicht in de milieueffecten van het voornemen op het omliggende gebied en omgekeerd.

De startnotitie geeft al veel milieuinformatie die kan worden overgenomen in het MER. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

## **2. DOEL, BELEID EN BESLUITEN**

### 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De startnotitie geeft niet expliciet aan wat de doelstellingen en/of ambities van het voornemen zijn. Wel worden er uitgangspunten genoemd voor het inrichtingsprogramma en de ruimtelijke ontwikkeling. Beschrijf in het MER de doelen zo concreet mogelijk. Ga in op de doelen die specifiek gelden voor het plangebied en op de gemeentelijke doelen die gelden voor de gehele stad, zoals klimaatneutraal bouwen. Het is wenselijk om de doelen zo te beschrijven dat ze een rol kunnen vervullen bij de afbakening van de alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten.

### 2.2 Beleidskader

In de startnotitie is ingegaan op het beleidskader en de wet- en regelgeving die relevant zijn voor het voornemen. In het projectbesluit<sup>2</sup> wordt een uitgebreider gemeentelijk beleidskader genoemd. Neem in het MER het relevante beleidskader op en geef daarbij aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten hieruit voortkomen en wat de consequenties voor (onderdelen van) het voornemen zijn. Deze gegevens kunnen voor een groot deel worden overgenomen uit de startnotitie en het projectbesluit.<sup>3</sup>

### 2.3 Te nemen besluit(en)

Geef in het MER aan welke besluiten voor het voornemen moeten worden genomen, door wie en in welke volgorde. Geef tevens aan welke vergunningen voor realisatie van het voornemen vereist zijn en door wie deze verleend moeten worden. Deze gegevens kunnen voor een deel worden overgenomen uit de startnotitie. In de startnotitie wordt nog niet concreet aangegeven hoe de ontwikkeling in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. Maak in het MER duidelijk voor welke deelgebieden of onderdelen van het plan er sprake is van definitieve eindbestemmingen of van nog uit te werken bestemmingen. Dit is van belang voor het bepalen van het detailniveau van het MER.

---

<sup>2</sup> Concept projectbesluit NDSM-werf, 16 juli 2009; dit projectbesluit is overigens geen projectbesluit in de zin van de Wet ruimtelijke ordening.

<sup>3</sup> De Commissie wijst er op dat in het MER ook moet worden getoetst aan de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. De Waterwet vervangt en integreert acht bestaande wetten, waaronder bijvoorbeeld de in de startnotitie genoemde Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Verder is het streekplan Noord-Holland Noord zoals genoemd in de startnotitie niet meer geldig. Geef in het MER het vigerend provinciaal beleidskader weer.

### **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### 3.1 Alternatieven

In de startnotitie worden vier alternatieven (scenario's genoemd in de startnotitie) beschreven die de hoeken van het speelveld moeten vertegenwoordigen in het MER. De verschillen tussen de alternatieven komen niet duidelijk tot uitdrukking in de startnotitie.

Werk in het MER de beschrijving van het voornemen per alternatief zo uitgebreid als nodig is uit om een goede effectbeschrijving en -vergelijking mogelijk te maken. Maak daarbij zoveel mogelijk gebruik van kaart- en beeldmateriaal. Ga in aanvulling van het hetgeen al in de startnotitie staat nader in op de verschillen tussen de beschouwde alternatieven. Beschrijf hierbij:

- de kwantitatieve gegevens van de verschillende functies (bijvoorbeeld omvang, hoogte en capaciteit);
- de exactere locatie van de afzonderlijke functies van de mengbestemmingen in de deelgebieden;
- een samenvattend overzicht van de verschillende onderdelen van het waterprogramma (kwantitatief en kwalitatief op grond van vergelijkbare functies).

#### 3.2 Fasering

De periode waarover de verschillende functies zullen worden gerealiseerd is lang en afhankelijk van vele spelers. Beschrijf daarom in het MER op welke wijze rekening zal worden gehouden met tijdelijke milieueffecten. Beschrijf ook of en in hoeverre de randvoorwaarden vanuit de omgeving (zoals geluid van de omliggende industrie) gevolgen hebben voor de fasering van het project en/of hinder kunnen opleveren voor reeds gerealiseerde onderdelen. De Commissie denkt daarbij aan de volgende aspecten:

- bereikbaarheid van het plangebied per fiets, openbaar vervoer en auto tijdens de gehele periode van de realisatie van het plan;
- het creëren van randvoorwaarden<sup>4</sup> voordat gevoelige bestemmingen in gebruik kunnen worden genomen;
- geluidhinder en verkeershinder van de bouwwerkzaamheden.

#### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

In de startnotitie wordt aangegeven op welke wijze het meeste milieuvriendelijk alternatief zal worden ontwikkeld. De Commissie adviseert om in dit ontwikkelproces vooral aandacht te besteden aan:

- optimalisatie van het woon- en leefmilieu in het studiegebied;
- optimale inpassing van het industrieel erfgoed;
- duurzame stedelijke ontwikkeling<sup>5</sup> waaronder maximale inzet van openbaar vervoer- en fietsgebruik.

---

<sup>4</sup> Bijvoorbeeld bouwblokken die een afschermdende werking hebben voor de geluidgevoelige bestemmingen daarachter (ook woongebouwen met dove gevels werken als geluidscherm voor woongebouwen daarachter zonder dove gevels).

<sup>5</sup> Zie ook pagina 51 van het Concept projectbesluit NDSM-werf, 16 juli 2009.

### 3.4 Referentie

Beschrijf de referentiesituatie conform de startnotitie. Ga bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling ook in op de plannen in de omgeving van het plangebied zoals het aan de overzijde van het IJ gelegen plan 'Houthavens'<sup>6</sup> en plannen voor jachthavenontwikkeling in de nabije omgeving.

## 4. MILIEUASPECTEN

### 4.1 Algemeen

In hoofdstuk 5 van de startnotitie wordt al uitgebreid ingegaan op de milieueffecten van het voornemen. Van belang is om de milieuknelpunten in beeld te brengen en aan te geven of, en zo ja met welke maatregelen, deze knelpunten opgelost kunnen worden. In de volgende paragrafen geeft de Commissie, aanvullend op de startnotitie, nog een aantal specifieke aanbevelingen.

### 4.2 Bodem

Geadviseerd wordt om per alternatief een indicatie te geven van:

- de omvang van de vrijkomende verontreinigde grond;
- de kwaliteit van de vrijkomende grond;
- de mate waarin deze grond binnen het gebied kan worden hergebruikt dan wel afgevoerd moet worden.

De Commissie merkt hierbij op dat het verplaatsen van grond negatief wordt beoordeeld bij het beoordelingscriterium grondverzet (pagina 49 van de startnotitie). Hierdoor wordt bijvoorbeeld het maken van een ondergrondse parkeergarage als negatief beoordeeld. Het verplaatsen van grond kan ook als positief worden beoordeeld omdat het verplaatsen van (ernstig) verontreinigde grond kan leiden tot een lokale verbetering van de bodemkwaliteit en verruiming van de gebruiksmogelijkheden. Geadviseerd wordt om op een navolgbare wijze het gehanteerde beoordelingscriterium te beschrijven in het MER.

### 4.3 Verkeer en Vervoer

In de startnotitie zijn de verwachte ontwikkelingen voor de verkeers- en vervoersaspecten per alternatief al op hoofdlijnen beschreven. Ga daarnaast in op de volgende aspecten.<sup>7</sup>

#### **Algemeen**

- prognoses van het autoverkeer zowel in 2020 als in de (eind)plansituatie (2030)<sup>8</sup>, met een onderscheid tussen personenverkeer en vrachtverkeer: geef daarbij ook inzicht in de zelfstandig verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen op de NDSM werf;

<sup>6</sup> Zie hierover ook het advies van de heer Hurkmans en Dr. J.J. Nunes Cardozo/ P. van Rootzelaar (nr. 4 en 6 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

<sup>7</sup> Zie hierover ook het advies van de heer Haffmans, Vereniging Amsterdam Noord Groene Stad aan het Water en Dr. J.J. Nunes Cardozo/ P. van Rootzelaar (nr. 1, 3, en 6 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

<sup>8</sup> Indien er geen beter kwantitatief inzicht beschikbaar is voor de (eind)plansituatie (2030) kan vanaf 2020 worden gerekend met een bepaald groeipercentage per jaar. Dat geldt in het bijzonder ook voor de intensiteiten op de wegen buiten het plangebied, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied tot 2030.

- de verkeersintensiteiten in de spits op de relevante wegen in het plan- en studiegebied: geef daarbij ook inzicht in de I/C-verhoudingen en de capaciteit van de relevante kruispunten in het plan- en studiegebied;
- de modal split van het verkeer in het plangebied;
- de wijze waarop spitsintensiteiten voor een maatgevende werkdag worden omgerekend naar jaargemiddelde weekdagintensiteiten;
- de ontsluiting van het gebied per openbaar vervoer inclusief de eventuele opties van (snel)tram en metro inclusief de eventuele fasering daarin;
- de ontsluiting voor fietsers, c.q. de langzaamverkeersroutes;
- de parkeerbehoeften van de verschillende gebruikers van het gebied (bewoners, werkenden, bezoekers) en daarnaast het aanbod van parkeervoorzieningen, zowel qua omvang als de locatie daarvan. Maak de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierbij inzichtelijk.

### **Evenementen**

Ga daarnaast specifiek voor de verkeersaspecten bij evenementen in ieder geval in op:

- de mogelijkheden om de modal split te beïnvloeden ten gunste van openbaar vervoer<sup>9</sup> (collectief en individueel) en fiets;
- de omvang van het autoverkeer en de bereikbaarheidsaspecten;
- de parkeersituatie;
- het aantal verkeersbewegingen dat na 23.00 uur zal plaatsvinden, met het oog op de berekening van de geluidhinder.

### **Verkeersveiligheid**

Onderzoek of er knelpunten kunnen optreden voor de verkeersveiligheid. Ga daarbij onder meer in op de kwaliteit van de ontsluiting voor fietsverkeer. Beschrijf eventueel maatregelen om deze knelpunten op te lossen/ te voorkomen.

## 4.4 Woon- en leefmilieu

### **Algemeen**

Uit de startnotitie blijkt dat er mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om binnen wettelijke normen te blijven. Deze maatregelen kunnen het woon- en leefmilieu ook weer negatief beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld bij het toepassen van dove gevels en geluidsschermen. Geef in het MER aan op welke wijze de mitigerende maatregelen het woon- en leefmilieu beïnvloeden.

### **Lucht**

Uit de startnotitie blijkt dat in het plangebied voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden. De scenario's zijn nauwelijks onderscheidend ten opzichte van elkaar en de referentiesituatie. Het luchtkwaliteitonderzoek richt zich vrijwel geheel op de bijdrage van het wegverkeer. In het MER dient aangetoond te worden dat de bijdrage van scheepvaart en industrie<sup>10</sup> gering is. De emissies van deze bronnen zijn op de grootschalige concentratiekaart Nederland weliswaar als achtergrondconcentraties opgenomen, maar lokaal kunnen er grote afwijkingen optreden.

<sup>9</sup> Bijvoorbeeld park & ride plekken met extra OV-inzet, gratis OV kaartje bij evenementen.

<sup>10</sup> Zie hierover ook het advies van Vereniging Amsterdam Noord Groene Stad aan het Water. (nr. 3 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

Hoewel de scenario's weinig onderscheidend zijn ten aanzien van de totale concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> verschillen de scenario's wel onderling in het aantal blootgestelden onder de wettelijke norm. Besteed hier in het MER aandacht aan.

## **Geluid**

### Industrielawaai

Het akoestisch onderzoek geeft voldoende inzicht in de geluidbelasting voor alle scenario's ten gevolge van de gezoneerde industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein. Uit het onderzoek blijkt dat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 55 dB(A)<sup>11</sup> op de eerstelijnsbebouwing aan de randen van het plangebied overschreden zal worden. Dit impliceert dat de gevels van woningbouw zonder te openen delen (zogenaamde 'dove' gevels) moeten worden toegepast. Een andere mogelijkheid is om bestemmingen die niet geluidgevoelig zijn aldaar te projecteren. Geef in het MER inzicht in deze beperkingen per scenario en geef een indicatie van de aantallen woningen met deze beperking.<sup>12</sup>

### Verkeerslawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB langs een aantal wegen wordt overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt niet overschreden. Voordat hogere waarden worden verleend, zullen maatregelen aan de weg moeten worden overwogen. Geef in het MER aan welke geluidreductie kan worden gerealiseerd. Buiten het plangebied blijft de toename van de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de ontwikkelingen in het plangebied in de regel beperkt. Alleen in het scenario Maximaal is de toename 5 dB bij de woningen aan de Strekkerweg. Geef aan of maatregelen buiten het plangebied overwogen worden en welk effect maatregelen kunnen opleveren.

### Evenementenlawaai<sup>13</sup>

Het akoestisch onderzoek toont aan dat grote muziekevenementen in alle scenario's, inclusief de referentiesituatie, niet mogelijk zijn. Er wordt dan niet meer voldaan aan de gemeentelijke geluidnormering. Daarbij plaatst de Commissie wel de kanttekening dat het gehanteerde geluidvermogen van 140 dB(A) gezien de omvang van het evenemententerrein erg hoog is. Zelfs op 100 m afstand treden bij een dergelijke geluidemissie nog geluidniveaus op van ruim 90 dB(A). De Commissie adviseert om in het MER na te gaan of, met een lagere geluidemissie en mitigerende maatregelen, grote muziekevenementen alsnog haalbaar zijn.

---

<sup>11</sup> Voor het geluid ten gevolge van het Cornelis Douwesterrein geldt mogelijk een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) ('Zeehavennorm').

<sup>12</sup> Zie hierover ook het advies van Shipdock (nr. 2 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

<sup>13</sup> Zie hierover ook het advies van de heer Haffmans, Vereniging Amsterdam Noord Groene Stad aan het Water en de heer Hurkmans en Dr. J.J. Nunes Cardozo/ P. van Rootzelaar. (nr. 1, 3, 4 en 6 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).



## **Geur**

Het NDSM-terrein wordt door geur belast. Realisatie van geurgevoelige bestemmingen in een dergelijk gebied leidt tot een toename van het aantal geurgehinderden, hetgeen in strijd is met het landelijke geurbeleid. De berekende geurbelasting is ook hoger dan de richtlijn voor de maximale geurbelasting uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten. In de startnotitie en het geuronderzoek wordt aangegeven dat de geurbelasting aanvaardbaar is, onder andere omdat er relatief weinig klachten zijn in bestaande woongebieden die dicht bij de geurbronnen liggen en omdat de gezondheidsrisico's zeer laag zijn. De toelaatbaarheid van geurbelasting is ook afhankelijk van de hedonische waarde van de geur.<sup>14</sup> Bij de geurbelasting in het plangebied spelen gezondheidsaspecten geen rol. Geef in het MER aan of er lokaal geurbeleid is op basis waarvan beargumenteerd kan worden dat de geurbelasting in het plangebied acceptabel is. Geef voorts aan of het convenant Westpoort kan leiden tot een vermindering van de geurbelasting.

## **Externe veiligheid**

Uit het externe veiligheidsrapport blijkt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water geen belemmeringen vormen voor de planontwikkeling. Er is sprake van een toename van het groepsrisico, maar het groepsrisico blijft onder de oriënterende waarde. De verantwoording van de toename van het groepsrisico kan in een later stadium, bij de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan, worden gegeven nadat keuzen zijn gemaakt omtrent locatie van functies.

De plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  ten gevolge van de propaantank bij Shipdock loopt volgens de provinciale risicokaart over het plangebied.<sup>15</sup> In het externe veiligheidsrapport wordt beargumenteerd dat de feitelijke risicoafstanden veel kleiner zijn. Geef in het MER aan hoe met deze discrepantie wordt omgegaan.

## 4.5 Nautische veiligheid

Het IJ heeft een belangrijke verkeersfunctie voor beroepsvaart en de veerverbindingen. De jachthavenontwikkeling en intensivering van de pontverbindingen zullen resulteren in meer vaarbewegingen. Geef in het MER aan welke effecten deze toename van het aantal ligplaatsen en de nautische evenementen kunnen hebben op de nautische veiligheid<sup>16</sup>. Geef daarbij ook aan welke mogelijke voorzieningen eventueel kunnen worden getroffen om de nautische risico's te verminderen.

---

<sup>14</sup> Dit is de waardering van de geur: de geur van vers gebakken brood leidt bij een gelijke geurbelasting tot geen of minder klachten dan de geur van bijvoorbeeld een rioolwaterzuivering. In het geuronderzoek wordt de hedonische waarde wel genoemd, maar bij de motivering van de acceptabele geursituatie komt de hedonische waarde niet meer ter sprake.

<sup>15</sup> Zie hierover ook het advies van Shipdock (nr. 2 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

<sup>16</sup> Zie hierover ook het advies van de heer Hurkmans. (nr. 4 in de lijst van ontvangen zienswijzen in bijlage 2 van dit advies).

#### 4.6 Natuur, cultuurhistorie en archeologie

Neem de beschrijving van de aspecten natuur, cultuurhistorie en archeologie over uit de startnotitie.

### **5. OVERIGE ASPECTEN**

#### 5.1 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goed inzicht geven in de belangrijkste keuzen die op dit moment voorliggen. Neem in het MER ten minste één (recente) kaart met schaal aanduiding op waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

#### 5.2 Leemten in milieu-informatie

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Beschrijf welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is. In het MER moet duidelijk worden gemaakt welke consequenties de kennisleemten en onzekerheden hebben voor het besluit. Geef een indicatie in hoeverre op korte termijn de informatie beschikbaar zou kunnen komen.

#### 5.3 Evaluatieprogramma

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling om in het MER al een aanzet voor een evaluatieprogramma te geven en daarbij een verband te leggen met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.**

**Initiatiefnemer:** Gemeente Amsterdam

**Bevoegd gezag:** Stadsdeelraad van het Stadsdeel Amsterdam-Noord

**Besluit:** Bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 10.1, C 10.3, D 11.1 en D 11.2

**Activiteit:** De transformatie van een haven- en industriegebied naar een intensief stedelijk gebied voor wonen, werken en recreëren.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de stadsdeelkrant NoordNieuws van:  
8 december 2008

ter inzage legging startnotitie: 9 december 2009 tot 20 januari 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 9 december 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 februari 2010

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A.M. van Dijk

ir. J.A. Huizer

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

drs. J.P. Siedsma (secretaris)

ir. K.A.A. van der Spek

drs. F. Wijnants

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie en relevante omstandigheden legt de Commissie in de meeste gevallen een locatiebezoek af.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie Milieueffectrapportage Ontwikkeling NDSM-werf, Oranjewoud, december 2009;
- Scenario's Vooronderzoek Milieueffectrapportage, Team Ontwerp, Dienst Ruimtelijke Ordening en de Architecten Cie., mei 2009;
- Concept Projectbesluit NDSM-werf, Dienst Ruimtelijke Ordening en de Architecten Cie. en Stadsdeel Amsterdam Noord, juli 2009;
- Onderzoek Luchtkwaliteitsproject NDSM-werf te Amsterdam, Cauberg-Huygen, september 2009;
- Rapportage externe veiligheid NDSM-werf te Amsterdam-Noord, Cauberg Huygen, juli 2009;
- Geluidrapport MER NDSM terrein Amsterdam, Geluidrapport behorende bij het MER voor de NDSM-werf Amsterdam, Sight Ruimte en Milieu, juli 2009;

- Verkeersberekeningen 2020 Noordwaarts NDSM, strategiebesluit MER varianten en Projectbesluit, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam, juli 2009;
- De Noordelijke IJ-oever, een Cultuurhistorische effectrapportage, Stadsdeel Amsterdam Noord, augustus 2003;
- Natuurtoets NDSM-terrein, Dienst Ruimtelijke ordening van de gemeente Amsterdam, januari 2008;
- Jachthaven voormalige NDSM-werf, quick scan 'externe werking' Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer, Waterrecreatie advies, juni 2009;
- Jachthaven Muiden, Second Opinion, significante effecten Natura 2000, Waterrecreatie advies, april 2008.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. Roland Haffmans, Amsterdam
2. Shipdock, Amsterdam
3. Vereniging Amsterdam-Noord Groene Stad aan het Water
4. G. Hurkmans, Amsterdam
5. Café Restaurant Noorderlicht, Amsterdam
6. Dr. J.J. Nunes Cardozo/ P. van Rootzelaar, Amsterdam





## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf Amsterdam

De gemeente Amsterdam wil de voormalige NDSM-werf, een gebied aan de Noordelijke IJ-oever van Amsterdam, herontwikkelen. Het gebied zal worden getransformeerd van een haven- en industriegebied naar een intensief stedelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevolgd.

ISBN: 978-90-421-2980-1



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

