



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ontwikkeling NDSM-werf, Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 september 2011 / rapportnummer 2361-141





# 1. Oordeel over het MER

De gemeente Amsterdam wil de voormalige NDSM-werf, een gebied aan de Noordelijke IJ-oever van Amsterdam, herontwikkelen. Het gebied wordt getransformeerd van een haven- en industriegebied naar een intensief stedelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd, waartoe in de komende jaren verschillende bestemmingsplannen/ projectbesluiten worden vastgesteld. De projectbesluiten HISWA Nautisch Centrum en Amsterdam Marina worden als eerste vastgesteld. Voor de besluitvorming over de diverse bestemmingsplannen/ projectbesluiten wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Amsterdam is hierin bevoegd gezag.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (verder de Commissie<sup>1</sup>) is van oordeel dat de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is in het MER en de bijbehorende achtergronddocumenten<sup>2</sup>. Het MER geeft op hoofdlijnen voldoende inzicht in de relevante milieueffecten van het gehele voornemen.

Voor de projectbesluiten HISWA Nautisch Centrum en Amsterdam Marina welke als eerste zullen worden vastgesteld is voldoende detailinformatie aanwezig. Voor de komende nog uit te werken bestemmingsplannen/ projectbesluiten ontbreekt nog gedetailleerde informatie over de omgang met geluidhinder en verkeersaspecten. Dit komt omdat de exacte inrichting van het die deelgebieden nog niet is vastgelegd. De Commissie gaat er van uit dat bij de verdere uitwerking van die deelgebieden in de later vast te stellen bestemmingsplannen/ projectbesluiten deze aspecten gedetailleerder in beeld worden gebracht.

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven (scenario's genoemd in het MER) negatief scoren op de aspecten industrielawaai, wegverkeerlawaai en evenementenlawaai<sup>3</sup>. Voor geluid resteert daarom nog een forse ontwerpogave om gevoelige bestemmingen mogelijk te maken en om het woonklimaat te optimaliseren. Maatregelen om het verkeer beter af te wikkelen en mogelijkheden voor parkeren bij evenementen moeten ook nog nader worden onderzocht bij de vervolgbesluitvorming. De Commissie is van mening dat cultuurhistorie, archeologie en het effect van hoogbouw zeer gedegen zijn onderzocht in het MER. Het kaartmateriaal is duidelijk in het MER.

---

<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 [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de door bevoegd gezag toegezonden zienswijzen en adviezen.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1 voor een overzicht van de documenten die bij het opstellen van het advies zijn betrokken.

<sup>3</sup> Behalve in het alternatief 'Ontspannen' omdat hierin alleen kleine evenementen worden voorzien.

Vanwege de lange realisatietermijn en de daarmee samenhangende onzekerheden is het tevens van belang om bij de verdere uitwerking van het voornemen in bestemmingsplannen/ projectbesluiten steeds te controleren of de informatie uit het MER nog actueel is. Nadere informatie dan wel een actualisatie van het MER kan nodig zijn. Van belang is ook dat gedurende de lange realisatietermijn een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht en aanbevelingen gedaan voor de verdere besluitvorming.

## 2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen

### 2.1 Geluid

#### 2.1.1 Industrie- en wegverkeerslawaai

Alle alternatieven scoren op het aspect 'geluidhinder industrie' zeer negatief in het MER. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op veel locaties binnen het plangebied hoger is dan 55 dB(A) ten gevolge van zowel het gezoneerde industrieterrein Westpoort als het gezoneerde industrieterrein Cornelis Douwes<sup>4</sup>. Bij eerstelijnsbebouwing gericht naar de betreffende industrieterreinen en/of op hoogbouwlocaties die niet worden afgeschermd is de geluidbelasting hoger dan 55 dB(A). Zoals in het MER ook wordt aangegeven zijn daar zonder maatregelen geen gevoelige bestemmingen mogelijk.

Omdat de exacte inrichting van het plangebied met gevoelige bestemmingen nog niet duidelijk is, wordt in het MER geen inzicht geboden in welke maatregelen daadwerkelijk getroffen zullen worden en wat het precieze effect daarvan zal zijn. Wel wordt in het MER aangegeven dat bronmaatregelen bij de bedrijven op de industrieterreinen niet mogelijk zijn. Maatregelen zullen dan moeten bestaan uit maatregelen in de geluidoverdracht, bijvoorbeeld door geluidgevoelige bestemmingen af te schermen door niet geluidgevoelige functies, of door gevels te voorzien van voorzetgevels of deze uit te voeren als 'blinde' of 'dove' gevels<sup>5</sup>.

De twee projectbesluiten waarover als eerste een besluit zal worden genomen bevatten geen gevoelige bestemmingen. De bestemmingsplannen/ projectbesluiten voor de andere deelgebieden zullen volgens het MER (voor een deel) wel gevoelige bestemmingen bevatten. De verdere uitwerking van het voornemen biedt daarmee nog voldoende ruimte om stillere alternatieven (ambitie woon- en leefklimaat) en in ieder geval aan de maximaal toelaatbare waarden te kunnen voldoen door na te gaan welke maatregelen precies getroffen moeten worden bij de gevoelige bestemmingen en welke functies en hoogtes van gevoelige bestemmingen

---

<sup>4</sup> Rondom beide industrieterreinen is een geluidzone ex artikel 41 van de Wet geluidhinder vastgesteld. Binnen de geluidzone is woningbouw alleen middels een hogere waarde procedure. Als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt in beginsel 55 dB(A).

<sup>5</sup> Blinde gevels zijn gevels zonder ramen en deuren, dove gevels zijn gevels met niet te openen ramen of deuren.

mogelijk zijn in het plangebied. Terecht wordt in het MER dan ook aanbevolen dat bij de verdere planvorming na zal moeten worden gegaan welke bebouwing, functies, afscherpende maatregelen en/of maatregelen aan de gevels nodig zijn om een goed woonklimaat te realiseren. Er zullen ook dan hogere waarden noodzakelijk blijven. Naast de bepalingen uit de Wet geluidhinder dient het Amsterdams beleid inzake het vaststellen van hogere waarden als leidraad. De Commissie adviseert dan tevens uit te gaan van de werkelijke gecumuleerde geluidbelasting van industrie- en verkeerslawaai (zie de betreffende paragraaf daarover) en het effect – hoewel beperkt – van het niet invoeren van kilometerheffing op de wegverkeerslawaai-belasting (zie hoofdstuk 2.2 van dit advies).

Binnen het plangebied zal, afhankelijk van het alternatief, tevens sprake zijn van overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bij geluidgevoelige bestemmingen van 63 dB vanwege wegverkeer. Net als bij industriellawaai zullen in de verdere planvorming maatregelen getroffen dienen te worden.

### **Cumulatie industrie- en wegverkeerslawaai**

De Commissie constateert dat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege industriellawaai en wegverkeerslawaai te laag is berekend. Dit is het gevolg van het in rekening brengen van de aftrek volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaai. Volgens het thans geldende Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006<sup>6</sup> dient deze aftrek bij cumulatie niet te worden toegepast. De werkelijke gecumuleerde geluidbelasting is 1 tot 5 dB hoger dan de gepresenteerde waarden. Dit is afhankelijk van de bijdrage van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ten opzichte van die van industriellawaai. Het herstellen van deze foutieve berekening zal echter geen verschil maken voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven omdat de waarden voor alle alternatieven te laag zijn berekend. De Commissie beschouwt dit punt daarom niet als een essentiële tekortkoming.

## **2.1.2 Evenementengeluid**

In het MER wordt geconstateerd dat grote evenementen – met de gehanteerde uitgangspunten (tabel 5.7.4) – niet mogelijk zijn in het plangebied. De Commissie verwacht dat, afhankelijk van het evenement, met gerichte maatregelen<sup>7</sup> het mogelijk is om het geluid met circa 10 dB(A) te reduceren. Daarmee zou mogelijk voldaan kunnen worden aan de grenswaarde uit het gemeentelijk beleid van 75 dB(A) in de dag- en avondperiode. Wel dient dan het aantal grote evenementen op jaarbasis beperkt te blijven. Een aantal van 16 grote en 16 middelgrote evenementen (in het alternatief Maximaal) zal ook met maatregelen niet inpasbaar zijn binnen het huidige gemeentelijke beleid en jurisprudentie hieromtrent<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is op dit punt gewijzigd op 9 september 2010 en in werking getreden op 1 oktober 2010.

<sup>7</sup> De Commissie denkt voor muziekevenementen aan:

- op meerdere locaties luidsprekers plaatsen (met zogenaamde delaysystemen, zodat kwaliteitsverlies door looptijdverschillen van het geluid kan worden tegengegaan) en niet vanaf één luidsprekerlocatie. Het geluidvermogen per luidsprekerlocatie kan daardoor (veel) minder zijn;
- niet op alle drie genoemde podiumlocaties tegelijk muziek ten gehore brengen;
- Luidsprekers toepassen met een zeer sterke richtwerking, dus alleen gericht op het publiek.

<sup>8</sup> Volgens vaste jurisprudentie geldt voor evenementen met een hoge geluidmissie een maximum van 12 keer per jaar.

## 2.2 Verkeersaspecten

De Commissie is van mening dat de beschrijving van de verkeer- en parkeeraspecten in het MER op hoofdlijnen voldoende inzichtelijk is, alsmede de verschillen tussen de alternatieven. Bij de verdere uitwerking van het voornemen in de komende bestemmingsplannen/ projectbesluiten zal nog wel nader onderzoek gedaan moeten worden. De Commissie heeft daarover de volgende opmerkingen.

De verkeerscijfers zijn berekend voor 2020 met als uitgangspunt het invoeren van kilometerheffing (Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM)). Er zijn geen heldere nieuwe of aanvullende prognoses gemaakt nu de voorbereidingen voor het invoeren van kilometerheffing zijn gestopt in 2010. Ook is niet doorgerekend wat het effect op de I/C-verhoudingen van de kruispunten zal zijn. Verder is geen kwantitatieve doorkijk gemaakt naar 2030.

In een aanvullende notitie wordt ingeschat dat het effect van het niet invoeren van kilometerheffing gemiddeld 3,6% hogere verkeersintensiteiten zal zijn. Deze inschatting is niet onderbouwd in de notitie. De Commissie acht het niet onwaarschijnlijk dat de toename van de verkeersintensiteiten na het wegvallen van kilometerheffing aanzienlijk hoger zal zijn dan 3,6%. Uit berekeningen van de (toenmalige) Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat is gebleken dat de intensiteiten zonder kilometerheffing op etmaalniveau veelal zo'n 7 à 8% hoger liggen en in de spitsuren zelfs zo'n 12 à 15%. De hogere verkeersintensiteiten zullen echter een beperkt effect hebben op geluidhinder en luchtkwaliteit. Geluid zal afgerond met maximaal 1 dB kunnen stijgen en luchtkwaliteit zal ruimschoots onder de normen blijven in 2020.

Uit het MER blijkt dat de kruisingen MS van Riemsdijkweg – Klaprozenweg en de Mt Lincolnweg–Klaprozenweg overbelast zullen worden door het voornemen. Het wegvallen van de kilometerheffing zal deze conclusie versterken. Maatregelen om het verkeer beter af te wikkelen en mogelijkheden en de effecten daarvan moeten nog nader worden onderzocht bij de vervolgbesluitvorming.

Het aantal parkeerplaatsen blijkt tijdens de drukste dagen bij een HISWA-activiteit alleen bij het alternatief Maximaal voldoende te zijn. In het MER is niet concreet aangegeven hoe voor het parkeerprobleem bij de andere alternatieven een oplossing zal worden geboden. Bij de vervolgbesluitvorming zal hieraan aandacht moeten worden geschonken, ingeval de verdere invulling van het NDSM-gebied sterk afwijkt van het alternatief Maximaal.

Ten slotte mist de Commissie inzicht in de wijze waarop men hoogwaardig openbaar vervoer denkt te realiseren, hetgeen als uitgangspunt is genomen bij de modal-splitberekeningen en de parkeervraag volgens het Amsterdamse locatiebeleid.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de vervolgbesluitvorming van de komende bestemmingsplannen/ projectbesluiten nader inzicht te geven in:

- de verkeersafwikkeling in en rond het plangebied zonder kilometerheffing, zoom daarbij in op kruispuntniveau;
- de te verwachten intensiteiten in 2030 (spits en etmaal);
- de maatregelen om het verkeer op de ontsluitingen van het NDSM-terrein beter af te wikkelen en het effect daarvan;
- de mogelijkheden voor parkeren bij evenementen, inclusief een gevoeligheidsanalyse van andere aannamen ten aanzien van de modal split en de autobezetting;
- de wijze waarop hoogwaardig openbaar vervoer zal worden gerealiseerd ter ontsluiting van het studiegebied.

### 2.3 Tijdelijke milieueffecten

Gedurende een lange periode zullen werkzaamheden plaatsvinden met effecten op het woon- en leefklimaat zoals bereikbaarheid en geluidsoverlast. In het MER is op bladzijde 146 ingegaan op welke wijze rekening wordt gehouden met geluidhinder tijdens de aanlegfase bij nog niet volledige afscherming van gevoelige bestemmingen. Er is echter niet beschreven hoe om zal worden gegaan met andere tijdelijke milieueffecten zoals een mogelijk slechtere bereikbaarheid van het plangebied, trillingen en geluidhinder door bouwverkeer en heiwerkzaamheden.

De Commissie adviseert om bij de uitvoering van het project aan te geven welk type maatregelen ingezet zullen gaan worden om tijdens de aanleg hinder te voorkomen dan wel te beperken.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** gemeente Amsterdam

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

**Besluit:** vaststellen bestemmingsplannen/ projectbesluiten

**Categorie Besluit m.e.r.:** 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 stadsdeelkrant NoordNieuws van: 8 december 2008

ter inzage legging informatie over het voornemen: 9 december 2009 tot 20 januari 2010

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

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 februari 2010

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 17 mei 2011

ter inzage legging MER: 18 mei t/m 28 juni 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 17 mei 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 8 september 2011

### **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.P. Siedsma (werkgroepsecretaris)

ir. K.A.A. van der Spek

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

drs. F. Wijnants

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies



dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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:

- Milieueffectrapport Ontwikkeling NDSM-werf, Amsterdam, gemeente Amsterdam, november 2011;
- Ruimtelijke onderbouwing HISWA-Initiatief Amsterdam Marina, gemeente Amsterdam, april 2011;
- Ruimtelijke onderbouwing HISWA Nautisch Centrum-Amsterdam, gemeente Amsterdam, 19 april 2011;
- Natuurtoets NSDM-terrein, gemeente Amsterdam, januari 2008;
- Jachthaven Muiden 'second opinion' Significantie effecten Natura2000, Waterrecreatie Advies, april 2008;
- Onderzoek Geurhinder NDSM-werf te Amsterdam, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 3 juni 2010;
- Verkeersberekeningen 2020 Noordwaarts NDSM, gemeente Amsterdam, 29 juli 2009;
- Jachthaven voormalige NDSM-werf, Waterrecreatie Advies, juni 2009;
- Archeologisch Bureauonderzoek plangebied NDSM-terrein stadsdeel Amsterdam-Noord, gemeente Amsterdam, mei 2009;
- Verstorings- en verslechteringsstoets jachthaven voormalig NDSM-terrein, Oranjewoud, 12 november 2010;
- Geohydrologisch advies NDSM terrein Zuid te Amsterdam t.b.v. de Watertoets, Wareco Ingenieurs, 23 november 2007;
- Hoogbouw Effect Onderzoek MER-scenario's NDSM-werf, gemeente Amsterdam, 31 mei 2010;
- Strategiebesluit NDSM-werf. Deel A: ontwikkelingsvisie, De Architecten Cie.;
- Strategiebesluit NDSM-werf. Deel B: strategienota, De Architecten Cie.;
- Archiefonderzoek locatie NDSM-werf Oost te Amsterdam, gemeente Amsterdam, 14 februari 2007;
- Noordwaarts. Scenario's Milieu Effect Rapportage, gemeente Amsterdam;
- De Noordelijke IJ-oever. Een cultuurhistorische effectrapportage, Bureau Monumenten en Archeologie, augustus 2003;
- Rapportage externe veiligheid NDSM-werf te Amsterdam-Noord, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 6 juli 2009;
- Herberekening risico's het IJ met RBM II, Adviesgroep AVIV B.V., 7 december 2005;
- Noord aan het IJ. Masterplan Noordelijke IJ-oever, gemeente Amsterdam, oktober 2003;
- Memo 'Herontwikkeling NDSM-terrein, bepalen locatie geul', De Ruiters Boringen en Bemalingen B.V., 21 juli 2009;
- NDSM-werf Amsterdam. Luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van MER, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 3 september 2010;
- Geluidrapport MER NDSM Terrein Amsterdam', Sight Ruimte en Milieu, 10 mei 2010;
- Memo 'Risicoberekening Gastransportleiding W-572-01-KR-028 t/m 037, N.V. Nederlandse Gasunie, 9 juni 2009;

- Uitgangspuntendocument Overzicht van de te gebruiken invoer ten behoeve van de Verkeersstudie NDSM – Strategiebesluit, gemeente Amsterdam 26 mei 2009;
- Aanvullende notitie Verkeersstudie MER NDSM, gemeente Amsterdam, 4 augustus 2010;
- Memo ‘Eén-gevals-definitie NDSM land- en waterbodern, gemeente Amsterdam, 8 oktober 2008.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 6 september 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

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

1. M.J. Pool, Amsterdam
2. Shipdock B.V., Amsterdam



## Toetsingsadvies over 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. De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd, waartoe in de komende jaren verschillende bestemmingsplannen/projectbesluiten zullen worden vastgesteld. Voor de besluitvorming over de diverse bestemmingsplannen/projectbesluiten wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3307-5

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)

