



## Advies

**Octopus-nummer: JB.21.001679.001 tot en met 155**

Advies naar aanleiding van de bezwaarschriften ingediend door mevrouw C. Salvador e.a. tegen de op 21 december 2020 verleende omgevingsvergunning voor het realiseren van een café-restaurant, een evenementenruimte welke beiden zijn gelegen in het pontonschip, een tweetal terrassen, waarvan de een is gelegen op het dek van het pontonschip en de ander op het dak van een gedeelte van het bestaande containerpark, het bouwen van een brug tussen het drijvende bouwwerk en het terras op de containers en een aanlandvoorziening. De locatie van dit project is Nieuwendammerdijk 538.

---

Aan Burgemeester en Wethouders,

### 1 Inleiding

Op 22 november 2019 is een aanvraag ingediend voor een omgevingsvergunning voor het realiseren van een café-restaurant, een evenementenruimte, beiden gelegen in het pontonschip. Tevens op het hebben van een tweetal terrassen, waarvan de een is gelegen op het dek van het pontonschip en de ander op het dak van een gedeelte van het bestaande containerpark, het bouwen van een brug tussen het drijvende bouwwerk en het terras op de containers en een aanlandvoorziening. Deze twee dakterrassen zijn met elkaar verbonden door een brug. Dit alles is vergund voor maximaal 4 jaar. Na 4 jaar zal de vergunning van rechtswege ophouden te bestaan.

De omgevingsvergunning is op 21 december 2020 verleend. Diverse omwonenden hebben een bezwaarschrift ingediend. U heeft een verweerschrift opgesteld.

Op 20 april 2021 heeft een hoorzitting plaatsgevonden via MS-teams.

### 2 Advies

Wij adviseren als bezwaarschriftencommissie om:

- De bezwaren van degenen die op de lijst van bijlage 1 onder a staan niet ontvankelijk te verklaren vanwege termijnoverschrijding;

- De bezwaren van degenen die op de lijst van bijlage 1 onder b staan niet ontvankelijk te verklaren vanwege het ontbreken van een handtekening op het bezwaarschrift;
- De bezwaren van degenen die op de lijst van bijlage 1 onder c staan niet ontvankelijk te verklaren vanwege het ontbreken van belanghebbendheid;
- De bezwaren van overige omwonenden op de lijst van bijlage 1 onder d ontvankelijk en deels gegrond te verklaren;
- Het besluit van 21 december 2020 te heroverwegen met inachtneming van het advies van de bezwarencommissie.

Hierna leest u waarom wij dit adviseren.

### 3 Ontvankelijkheid

De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken. Deze termijn vangt aan op de dag na de dag waarop het besluit is verzonden. De bezwaartermijn liep tot en met 1 februari 2021.

De bezwaarschriften van E. Tuzkapan, en B. Gerds en J.W.R. Mulder zijn niet binnen de bezwaartermijn van 6 weken ontvangen. E. Tuzkapan geeft aan dat de datum van bekendmaking 23 december 2020 is en dat zijn bezwaar dus tijdig is ingediend. Van de andere bezwaarden is geen reactie ontvangen.

Volgens artikel 6:11 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) blijft ten aanzien van een na afloop van de termijn ingediend bezwaarschrift niet-ontvankelijk verklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

Wij concluderen dat er geen discussie kan bestaan over het feit dat het bezwaarschrift buiten de termijn is ingediend. De voorgeschreven wijze van bekendmaken geschiedt door toezending aan de aanvrager en dat is op 21 december 2020 gebeurd. De opgegeven reden dat de bekendmaking op 23 december heeft plaatsgevonden is onjuist en vormt dus geen geldige reden voor een verschoonbare termijnoverschrijding.

De bezwaarschriften van M.J. Piersma en D. Mulder zijn niet ondertekend. Deze bezwaarschriften voldoen niet aan de eisen die de Awb stelt aan het indienen van een bezwaarschrift.

Wij overwegen dat volgens artikel 1:2, derde lid, van de Awb ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede worden beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen. Uit vaste rechtspraak volgt dat een belangenorganisatie die voor het belang van haar leden opkomt, daarmee opkomt voor een collectief belang, tenzij het tegendeel blijkt.

Bij de feitelijke werkzaamheden moet worden gekeken naar de periode van een half jaar voorafgaand aan het indienen van het bezwaarschrift. Wij verwijzen hiervoor bij wijze van voorbeeld naar een uitspraak van de Afdeling van de 21 december 2016, ECLI:NL:RVS:2016:3431.

Verder geldt dat het enkel in rechte opkomen tegen besluiten als regel niet kan worden aangemerkt als feitelijke werkzaamheden in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Awb. Op grond van artikel 2 van de statuten heeft de vereniging als werkgebied

- a. "het behouden en het bevorderen van de natuur- en cultuurhistorische waarden van Tuindorp Nieuwendam en Schellingwoude, inclusief de Schellingwouderbreek en Zuiderzeepark, alsmede het gebied tussen Nieuwendammerdijk, Zijkanaal K naar Nieuwendam en het IJ;
- b. het behouden van het unieke, dorpse karakter van het onder a genoemde gebied dat de overgang vormt van het stedelijk gebied van Amsterdam naar Landelijk Noord;
- c. het streven naar een goed woon- en leefklimaat in en rond het onder sub a genoemde gebied;
- d. het tegengaan van ontwikkelingen in en rond het onder sub a genoemde gebied die voor mens en dier schade, overlast dan wel onveilige situaties kunnen veroorzaken, en het verrichten van al wat hiermee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn."

Na de hoorzitting is aan gemachtigde van de Stichting een overzicht van activiteiten opgevraagd. Dit overzicht is op 8 juni 2021 ontvangen. Uit de lijst is ons niet gebleken dat in de periode van een half jaar voorafgaand aan het indienen van het bezwaarschrift er sprake is van activiteiten. Wij zijn van mening dat wegens gebrek aan voldoende relevante feitelijke werkzaamheden het bezwaar van "Stichting Zosenerdam" niet-ontvankelijk moet worden verklaard.

Voor wat betreft de andere indieners van bezwaar dient beoordeeld te worden of zij als belanghebbende kunnen worden beschouwd en daarmee ontvankelijk zijn in hun bezwaar. Slechts belanghebbenden kunnen bezwaar tegen een besluit indienen. Dit volgt ook uit het bepaalde in artikel 3:45 van de Awb in samenhang met hetgeen in het betreffende besluit over het maken van bezwaar is opgenomen. In artikel 3:45 is aangegeven dat in het besluit wordt vermeld door wie, binnen welke termijn en bij welk orgaan bezwaar kan worden gemaakt of beroep kan worden ingesteld. In de bestreden besluiten is in de bezwaarclausule aangegeven dat belanghebbenden bezwaar kunnen maken.

Ingevolge artikel 1:2 lid 1 van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Om als belanghebbende in de zin van de Algemene wet bestuursrecht te kunnen worden aangemerkt, dient diegene een voldoende objectief en actueel, eigen en persoonlijk belang te hebben dat hem in voldoende mate onderscheidt van anderen en dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit. Een belangrijke aanwijzing dat het belang van een natuurlijk persoon zich onderscheidt van het belang van anderen is voor ruimtelijk relevante besluiten veelal gelegen in de fysieke nabijheid van iemands belang tot de activiteit of het project waarop het besluit ziet. Het afstandscriterium wordt vaak gezien als het basiscriterium voor het bepalen van de belanghebbendheid. Het zichtcriterium wordt vaak gehanteerd als hulpmiddel bij de vaststelling of iemand als belanghebbende kan worden aangemerkt.

Uit de beschikbare jurisprudentie kan worden afgeleid dat binnen een afstand van 100 meter een ieder als belanghebbende bij een ruimtelijk besluit kan worden aangemerkt, nog daargelaten of de belanghebbende binnen genoemde 100 meter ook zicht heeft op het bewuste plan. Genoemde

regel is een hoofdregel waarvan echter in voorkomende gevallen wel door de rechtspraak wordt afgeweken. Desalniettemin kan 100 meter als grove "scheidslijn" worden gezien. In dit geval kan er vanwege de verkeersbewegingen en als gevolg van parkeren en geluid van bezoekers ter plaatse van de locatie sprake zijn van hinder in enige mate voor omwonenden die verder weg wonen. Uitgegaan wordt om die reden van een afstand van 250 meter tot aan de boot.

Een deel van de bezwaarden (lijst bijlage 1 onder b) woont op een afstand van 250 meter of verder. Wij achten hen niet ontvankelijk.

Voor het overige zijn de bezwaren ontvankelijk en kunnen dus inhoudelijk behandeld worden.

#### **4 Bezwaren**

##### *Procedure en participatie*

- Omwonenden zijn niet betrokken bij participatie;
- De aanvrager is geen belanghebbende omdat er geen zicht is op realisatie want het ponton mag op deze plaats geen ligplaats innemen want het past niet in het bestemmingsplan;
- De tijdelijkheid is niet aannemelijk omdat de nieuwe ontwikkelingen nog lange tijd op zich laten wachten;
- Het plan is te groot om van het bestemmingsplan af te wijken;
- De exploitanten hebben geen binding met de buurt en doen neerbuigend over de zorgen
- De omvang van het initiatief en de ruimtelijke effecten worden stelselmatig afgezaakt
- Er is sprake van strijd met het participatiebeleid. In de gebiedsagenda Oud Noord is aangegeven hoe participatie plaatsvindt. Daar is niet naar gehandeld.

##### *Vergunning*

- Uit de vergunning blijkt niet duidelijk wat het project precies inhoudt;
- De bezoekersaantallen zijn onduidelijk en dus ook de berekende overlast;
- De komst van grootschalige horeca gaat ten koste van het woongenot;
- De openingstijden zijn te ruim

##### *Bestemmingsplan en ruimtelijke effecten*

- Er is sprake van strijd met een goede ruimtelijke ordening, het past niet in het bestemmingsplan en de omvang is te groot gelet op de intentie van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kent een wijzigingsbevoegdheid waar dit initiatief vanwege de omvang en de verkeer aantrekkende werking niet in past. De wijzigingsbevoegdheid ziet namelijk op maximaal 5 kleine horecagelegenheden;

##### *Geluid en overlast*

- Er is vrees voor geluidsoverlast van muziek, stemgeluid van bezoekers en dichtklappende deuren van auto's;
- Het geluid over het water komt rechtsreeks de woningen op het KNSM-eiland binnen;
- Er komen 700 bezoekers. Naar verwachting zullen er vooral mensen op de terugweg in de late uurtjes geluidshinder veroorzaken. Dat is op een tijdstip waarop het in de buurt doorgaans nu erg stil is. De effecten van de vertrekkende bezoekers zijn onvoldoende

onderzocht, waaronder het geluid van de verkeers- en parkeerbewegingen buiten het terrein;

- De buurt kent geen levendig nachtleven en heeft daar ook geen behoefte aan;
- Niet iedere woning is conform de laatste geluidsnormen gebouwd. Zelfs goede isolatie kan de gehorigheid niet volledig wegnemen;
- De decibelnormen van de bestemming zijn te ruim, de bastonen komen onvoldoende tot uiting in het onderzoek en het is arbitrair dat er geen 10 dB muziektoeslag is opgelegd;
- Het is onduidelijk of de bouwkundige aanpassingen voldoende zijn om de overlast te voorkomen;
- Er is op 10 maart 2021 een motie aangenomen over de voorkoming van bastonen
- Het akoestisch onderzoek gaat ervan uit dat de terrassen om 23.00 uur dicht gaan maar die zijn in het weekend open tot 24.00 uur. Het geluid van de keukeninstallaties wordt gemeten tot 23.00 uur terwijl het café-restaurant tot 3 uur open is. Het is een onjuiste aanname dat het ponton gesloten is omdat de niet automatische deuren van de entree meestal open zullen staan;
- De geluidseffecten voor de woningen op de Nieuwendammerdijk (nummers 540, 518-524 en 561-567) zijn onjuist o.a omdat een geluidafschermende hal, waar het onderzoek van uit gaat, niet meer bestaat;
- Het geluid van een grootschalige horecagelegenheid is heel anders dan van industriegebied, met name omdat op andere moment geluid wordt gemaakt namelijk in de avond en nacht
- In de vergunning is niet geborgd dat de activiteit niet tot overlast zal leiden.
- Het handhavingsapparaat van politie en gemeente is onvoldoende in staat om op klachten van omwonenden te reageren. Na 23.00 uur kun je de afdeling handhaving niet meer bereiken.

#### *Verkeerstromen en parkeren*

- Bij calamiteiten ontstaat een gevaarlijke situatie vanwege smalle wegen en veel geparkeerde vrachtwagens, opleggers en trailers van boten. De bereikbaarheid van noord- en hulpdiensten kan in gevaar komen;
- Ingeval van calamiteiten kunnen de bezoekers van Noordkust het gebied niet gelijktijdig verlaten. Daarbij loopt de vluchtroute langs de smalle fietsparkeerplek. Als die route onvoldoende is om als vluchtroute te gebruiken dan zal gebruik gemaakt gaan worden van de route voor de nood- en hulpdiensten. Het voorkomen van brandoverslag naar de naastgelegen huizen zal dan ook worden bemoeilijkt.
- De verkeerstromen zijn te groot voor de wegen die als aan- en afvoer gebruikt gaan worden zoals de Nieuwendammerdijk en de Zuiderzeeweg. Dat zal tot grotere doorstroomproblemen leiden. Dit maakt dat woningen in de nabijheid slecht bereikbaar zijn;
- De toevoerwegen zijn ook voor fietsers beperkt. Een groot deel van de bezoekers zal zich verplaatsen via de Nieuwendammerdijk. Dit stuk is een soort trechter waardoor hier bij reguliere drukte al veel hinder is. Dit zal toenemen met de komst van Noordkust, conform het besluit. De drukte zal vooral toenemen op zonnige dagen en in het weekend en dat zijn precies de momenten dat de bewoners veel buiten zijn er bijvoorbeeld veel kinderen op straat spelen en oversteken

- De parkeerplaatsen op de bestemming zijn beperkt. Dat zal zeker leiden tot overlast (fietsers/auto's) in de wijk. Dit resulteert in een tekort aan parkeergelegenheid voor auto's/fietsers van de bewoners.
- Er zijn nu al te weinig beschikbare parkeerplaatsen omdat er veel langparkeerders komen parkeren;
- Het openbaar vervoer naar deze locatie is ontoereikend.

#### *Natuur en groen*

- Afval in omgeving ten koste van groengebied en fietsen over niet-fietspaden in deze gebieden tast groen aan;
- Er zal onherstelbare schade ontstaan aan het Rietland door parkeren, kamperen, illegaal overnachten, geluidsoverlast en drugsgebruik, deze effecten zijn niet in beeld gebracht;;
- De uitstoot van stikstof leidt tot een aantasting van de groengebieden
- De entree van Noordkust ligt pal naast groengebieden die onder de Hoofdgroenstructuur vallen. Er is ook geen advies gevraagd aan de TAC.
- Het effect van de verlichting is onvoldoende in beeld gebracht.
- Er is sprake van een aantasting robuustheid Natuur netwerk Nederland. Het NNN ligt weliswaar op 850 meter maar het kruist ook de Schellingwouderdijk welke als de belangrijkste toevoeroute van bezoekers kan worden aangemerkt. Het verbinden van natuur is van belang om planten en dieren zoveel mogelijk overlevingskansen te geven. Daar speelt de verbinding bij de Oranjesluizen een rol in.
- Door de toename van verkeersbewegingen zal stikstofemissie worden veroorzaakt. Hiervoor is een AERIUS- berekening gemaakt. De berekening is niet uitgevoerd met de meest actuele versie van de AERIUS-calculator. Ten aanzien van natuur die op gemeentelijk en provinciaal niveau is beschermd zijn de effecten van stikstofemissie helemaal niet in beeld gebracht.
- In de quickscan had niet alleen ingegaan moeten worden op de soorten die op het terrein zelf voorkomen, maar gelet op de verkeersstromen die zich langs de natuurgebieden begeven hadden ook de negatieve effecten op de soorten van de nabijgelegen natuurgebieden beoordeeld moeten worden. Voor de vleermuizen wordt ervan uitgegaan dat de verlichting niet zal worden gericht op open water. Dit is echter nergens geborgd.
- De scheepvaarbewegingen en het eventuele zwemmen zijn relevant in relatie tot vissen en vleermuizen en niet in de quickscan betrokken.
- Het is onjuist dat bezoekers de natuur niet zullen betreden en dus hadden de effecten voor diverse diersoorten afgewogen moeten worden.

#### *Gezondheidseffecten*

- De overlast leidt tot verstoring van de nachtrust en dit heeft een negatief effect op de gezondheid. Daarbij veroorzaakt het autoverkeer een vergroting van het probleem van de stikstof- en fijnstofuitstoot. Fijnstof is nu al een probleem met name ter hoogte van het Zuiderzeepark.
- Het aantal verkeersbewegingen (338 voertuigen per etmaal) op basis waarvan het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd is te laag. Er kunnen gelijktijdig 700 bezoekers aanwezig zijn. Ook de scheepvaartbewegingen zijn niet in de berekening betrokken.

*Externe veiligheid en veiligheid naastgelegen bedrijven*

- De bezoekers kunnen zich eenvoudig toegang verschaffen tot de naastgelegen bedrijven.
- Er is geen rekening gehouden dat de scheepvaartbewegingen van en naar noordkust en de eventuele zwemactiviteiten van bezoekers een extra risico vormen voor de externe veiligheid vanwege de transportroute voor gevaarlijke stoffen over het IJ.
- Rondom de bunkerboot ligt een risicozone. Aan het feit dat bezoekers zich binnen de risicozone op het land begeven en dat de bootjes en eventuele zwemmers zich in de risicozone op het water begeven is in het onderzoek geen aandacht aan gegeven.
- Aan de buisleiding voor vervoer gevaarlijke stoffen die nabij Noordkust ligt is geen aandacht besteed in de ruimtelijke onderbouwing
- Op basis van de gegevens is onvoldoende duidelijk dat het ponton veilig en zonder risico op milieuvervuiling gebruikt kan worden.
- Er wordt overlast verwacht op de naastgelegen percelen door hangende bezoekers
- Er is zorg dat de bezoekers op het terrein van Damen Ship Repair komen. Dit terrein valt onder ISPS en de veiligheid moet te allen tijde geborgd zijn.
- Toegang voor onbevoegden is niet toegestaan en ook gevaarlijk. Gevaar op letsel en risico is hoog vanwege het materiaal en de kranen op het terrein.
- Onbevoegden op het naastgelegen terrein brengt de bedrijfsvoering in gevaar.

*Kruimelregeling en besluit M.E.R.*

- De vergunning is verleend met een kruimelonthefing. Er is geen sprake van een kleinschalige activiteit. Nu er sprake is van grootschalige horeca met 250.000 bezoekers per jaar had een vormvrije mer beoordeling of een mer beoordeling moeten plaatsvinden. Dat het tijdelijk is speelt daarbij geen rol.

**5 Hoorzitting**

Op 20 april 2021 heeft een hoorzitting plaatsgevonden via MS-teams.

Aan deze hoorzitting hebben diverse bezwaarden deelgenomen. Tevens was mr. Kieft als gemachtigde van een aantal bezwaarden aanwezig.

Namens het college waren de heer de Leeuw en mevrouw Kasi aanwezig. De vergunninghouders waren aanwezig met hun gemachtigde, mr. Klaassen.

Van de hoorzitting die bijna 2.5 heeft geduurd is hieronder een uitgebreide samenvatting opgenomen.

Door diverse bezwaarden is het woord gevoerd. Er wordt aangegeven dat de vergunde plannen dan wel kleiner geworden zijn maar daarmee zijn de zorgen niet weggenomen. Het gevoel bestaat dat de zorgen niet serieus genomen worden. De zorgen betreffen niet alleen vrees voor overlast maar die vrees is gebaseerd op feiten en op ervaringen met deze partij uit het verleden. Daarbij is handhaving na 23.00 uur niet meer bereikbaar. Verder is er over de initiatieven geen uitwisseling van informatie geweest en heeft er geen participatie plaatsgevonden. De vergunning is tijdelijk voor 4 jaar, maar dat kan zomaar 10 jaar worden. Dat is op andere plekken ook gebeurd omdat de definitieve planvorming werd opgeschoven. Er zijn onvoldoende garanties dat deze horeca over 4 jaar is verdwenen.

De omwonenden geven aan dat ze kinderen hebben die voldoende nachtrust nodig hebben, de oudere huizen vaak gehorig zijn en er straks nachtelijk verkeer gaat komen wat er nu niet is. De behoeftes van jongeren in de avond en nacht passen niet op deze locatie.

Het is een verkeerde aanname dat 700 bezoekers opgaan in de normale verkeersstroom. De Zuiderzeeweg is ook ongeschikt om dergelijke extra verkeersstromen op te vangen. De weg is aangelegd als ontsluitingsweg voor de wijk en het daar achterliggende bedrijventerrein. Niet voor aan- en afvoer van bezoekers van grootschalige horeca. De slaapkamers bevinden zich aan de zijde van de weg, dus extra nachtelijk verkeer is heel storend. Daarbij is ook onvoldoende rekening gehouden met de effecten die zich buiten het terrein voordoen en waar de vergunninghouder niet op aanspreekbaar is. De uitwaaiing van bezoekers over het hele terrein is niet geregeld maar is ook niet handhaafbaar.

Over het aspect parkeren wordt naar voren gebracht dat als het mooi weer is er in de buurt van de botenhelling veel door auto's met trailers geparkeerd wordt. Van dubbelgebruik kan dus geen sprake zijn. Daarnaast is er gratis parkeren hetgeen ertoe leidt dat er veel vrachtwagens op die locaties worden neergezet. Een deel van de parkeerplaatsen die als beschikbaar worden aangegeven zijn in beheer van bewoners en bevinden zich achter paaltjes. Aangegeven wordt dat er ook tellingen hebben plaatsgevonden. Op het Gemboterrein zelf zullen bedrijven hun parkeerterrein afzetten met hekken om te voorkomen dat de zij zelf niet meer kunnen parkeren op de betreffende terreinen. De inrichting van de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen is in de praktijk niet uitvoerbaar omdat ze te klein zijn ingetekend. De vele parkeerders zorgen ervoor dat het gebied onbereikbaar is voor nood- en hulpdiensten.

Over het geluid en de daarbij behorende onderzoeken wordt aangegeven dat er wel degelijk geluidsoverlast te verwachten valt op het KNSM-eiland. Er zijn twijfels bij het onderzoek. Daarbij wordt er nu in de avond en de nacht geen geluid geproduceerd en dat is straks wel het geval. Op de tekeningen die bij het geluidonderzoek horen staat nu nog een loods ingetekend die al enkele jaren geleden is gesloopt. Het is onduidelijk wat het effect is op het geluidonderzoek. Het gaat niet om het geluid op de gevel maar wat er uiteindelijk in je oren komt. Het zou fijn zijn als de Dbc norm gehanteerd kan worden.

Over het groen wordt aangegeven dat de gemeente destijds erg blij was met het ecologisch rapport over de Schellingwouderscheg. Helaas is er met het rapport niets gedaan. De zwakke schakels moeten verbeterd en versterkt worden. De huidige plannen zullen voor schade zorgen aan de biodiversiteit. Voor het Rietland is menselijk geluid een extra risico en zijn de nu al zwakke IJ-oeveren de kraamkamers van het gebied. De aanleg van boten is een extra risico. Er is geen enkele behoefte aan verlichting, bankjes, paden en prullenbakken.

Door de heer Otten van Damen Shiprepair wordt aangegeven dat hij zich zorgen maakt over de invloed van de vestiging van deze horeca op de nieuw af te geven milieuvergunning voor zijn bedrijf.

Door de vertegenwoordigers van het college wordt (in aanvulling op het eerder ingediende verweerschrift en in reactie op hetgeen de bezwaarden tijdens de hoorzitting naar voren hebben



gebracht) aangegeven dat er op basis van het aanvullend parkeeradvies voldoende parkeerplaatsen bij en in de omgeving van de locatie beschikbaar zijn. Op basis van het aantal te realiseren m2 zijn dat er tussen de 42 en 74.

Er geldt voor horeca een streng handhavingsbeleid. De eerste stap is een waarschuwing, de tweede een dwangsbesluit en de derde stap is intrekking van de vergunning. Overlast dient wel door een toezichthouder geconstateerd te worden. Voor de term bijeenkomstruimte is gekozen omdat dit aansluit bij de term in het Bouwbesluit.

De regels die zien op het tegengaan van de uitwaaiing van bezoekers over het terrein worden in de exploitatievergunning opgenomen. Er is een maximaal aantal bezoekers opgenomen in de vergunning op basis van de bijlage met als datum 10 februari 2020.

De natuur in de nabijheid kan op grond van de regels gebruikt worden als struingebied.

De geluidsisolerende voorzieningen worden gecheckt voordat de locatie in gebruik genomen kan worden. De vervuiling op de boot dient opgeruimd te worden voordat de boot in gebruik genomen kan worden.

Door de gemachtigde van vergunninghouders wordt aangegeven dat er onduidelijkheid is over de omvang van de activiteiten. Vergunninghouders willen graag de plannen in harmonie met de buurt uitvoeren. Het is onbehoorlijk om een partij weg te zetten als onbetrouwbaar. Voor wat betreft de belanghebbendheid van bezwaarden wordt uitgegaan van een toets door het college. De twee contourenkaarten voor stemgeluid en muziekgeluid maken duidelijk dat de geluidsniveaus van ver beneden het toegestane langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAr,LT) en het maximale geluidsniveau (LAm<sub>ax</sub>) volgens het Activiteitenbesluit en de Wet Geluidhinder zijn. De regels met betrekking tot uitwaaiing komen in de exploitatievergunning. Een ligplaatsvergunning is niet nodig omdat het om eigen water gaat. Verzocht wordt de informatie over de gesloopte hal aan de aanvrager toe te sturen.

Vergunninghouders geven aan dat er wel participatie is geweest in de vorm van koffiebijeenkomsten en inspraakavonden.

Het programma in de programmazaal zal bestaan uit danslessen, politiek café en culturele en theaterinvulling. In het weekend zijn er ongeveer 100 lege parkeerplaatsen beschikbaar en door de week 40.

Na de hoorzitting hebben diverse deelnemers hun pleitnota aan de bezwarencommissie verzonden. Deze zijn toegevoegd aan het dossier. Tevens zijn de door de bewoners uitgevoerde tellingen aan het dossier toegevoegd, evenals de foto's van de inmiddels gesloopte loods. Aan het college en vergunninghouder is gelegenheid gegeven hierop te reageren.

De commissie heeft na de hoorzitting een bezoek gebracht aan de locatie om een betere indruk te krijgen van het initiatief en de omgeving. Dit heeft plaatsgevonden zonder dat daar iemand van bezwaarden, vergunninghouders of het college bij aanwezig was.

Van de hoorzitting is een geluidopname gemaakt die op verzoek beschikbaar wordt gesteld.

## 6 Toetsingskader

### *Toetsingskader bouwen*

Artikel 2.10, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) waar een bouwplan aan moet worden getoetst, heeft een limitatief-imperatief karakter. De toetsingsgronden zijn het Bouwbesluit 2012 (hierna: bouwbesluit), de bouwverordening, de redelijke eisen van welstand en het bestemmingsplan. Als de bouwactiviteit in overeenstemming is met deze toetsingsgronden moet de omgevingsvergunning worden verleend. Er is in dat geval geen vrijheid in de beoordeling van de aanvraag om de omgevingsvergunning en er is ook geen ruimte voor het maken van een belangenafweging. Tegelijkertijd geldt dat de omgevingsvergunning moet worden geweigerd als het bouwplan in strijd is met één of meer van de toetsingsgronden.

#### *Afwijken bestemmingsplan*

Als een bouwplan afwijkt van het bestemmingsplan is ook een omgevingsvergunning voor de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo vereist en moeten de bij de aanvraag betrokken belangen worden afgewogen. Daarbij komt dan de vraag aan de orde of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het bouwplan is in strijd is met artikel 37.1 juncto artikel 3 lid 3.1 onder a van de voorschriften in bestemmingsplan Nieuwendam Zuid II ten aanzien van het gebruik van gronden aangewezen voor "Bedrijf" (B) en "Water" (WA). Op de gronden met deze bestemming wordt het bouwen ten dienste van horeca van categorie II, III en IV toegestaan.

Het college heeft ten behoeve van de omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2<sup>o</sup>, van de Wabo in samenhang met artikel 4, lid 11, van bijlage II, van het Bor toegepast. Op grond van dit artikel komen voor verlening van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken in aanmerking ander gebruik van gronden of bouwwerken dan bedoeld in de onderdelen 1 tot en met 10, voor een termijn van ten hoogste tien jaar.

Een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan het college verlenen als de activiteit niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan is een discretionaire bevoegdheid, waarbij het bestuur een ruime mate aan beoordelingsruimte toekomt. Dit betekent dat bij de voorbereiding van het besluit tot het al dan niet afwijken, een onderzoek dient te hebben plaatsgevonden waarbij de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen is vergaard en dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Een besluit dient verder te berusten op een deugdelijke motivering.

## **7 Overwegingen van de bezwarencommissie**

### *Procedure*

Bezwaarden stellen dat er een uitgebreide voorbereidingsprocedure doorlopen had moeten worden in plaats van een reguliere procedure. Dit vanwege het feit dat er sprake is van een afwijking van het bestemmingsplan.

Wij stellen vast dat de keuze voor de reguliere procedure juist is. In de Wabo is bepaald in welke gevallen een reguliere procedure moet worden gevolgd en in welke gevallen de uitgebreide procedure van toepassing is.

Hierin heeft de gemeente geen keuze. De Wabo schrijft in artikel 3.7 lid 1 voor dat de reguliere procedure van toepassing is, tenzij paragraaf 3.3 (de uitgebreide procedure) van toepassing is. In dit geval is de reguliere procedure van toepassing aangezien artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2º, van de Wabo in samenhang met artikel 4, lid 11, van bijlage II, van het Bor is toegepast (ook wel kruimelgeval genoemd)

Dat bezwaarden de afwijkingen van het bestemmingsplan als omvangrijk beschouwen maakt dat niet anders.

#### *Tijdelijkheid*

De aanvraag ziet op een tijdelijke omgevingsvergunning voor de periode van 4 jaar. U heeft terecht geoordeeld dat het gelet op de aard en omvang van het bouwwerk aannemelijk is dat er sprake is van een tijdelijke afwijking. Wij overwegen met betrekking tot de termijn dat het college bij gebruikmaking van de onderhavige bevoegdheid kan volstaan met het aannemelijk maken dat de activiteit zonder onomkeerbare gevolgen kan worden beëindigd. Er hoeft ook niet te worden beoordeeld of de activiteit na de gegeven termijn ook daadwerkelijk zal worden beëindigd.<sup>1</sup>

Wij zijn van oordeel dat niet ter discussie staat dat het bedrijf na afloop van de termijn zonder problemen kan worden verwijderd en dat de oude situatie kan worden hersteld. De vergunning eindigt op grond van de instandhoudingstermijn (zie pagina 3 van het besluit) van 4 jaar na aanvang van het gebruik van rechtswege.

#### *Overige vergunningen*

De aanvraag ziet niet op een ligplaatsvergunning dus een eventuele toets aan de Verordening op Haven en Binnenwater is in dit kader niet aan de orde. Wij laten dit aspect dan ook buiten beschouwing.

Voor het exploiteren van de horecagelegenheid is ook een exploitatievergunning nodig. Een deel van de bezwaren betreft noemen: veel van zaken die hier betrekking op hebben zoals de overlast, openingstijden e.d. en persoon van de vergunninghouder

#### *Participatie en inspraak*

Er is voor u in de reguliere voorbereidingsprocedure geen verplichting opgenomen voor inspraak dan wel een andere vorm van participatie. Wel is in de vergunning een advies voor de vergunninghouder opgenomen om voorafgaand aan de aanvraag en tijdens de bouw contact op te nemen met omwonenden en te communiceren over het bouwplan. Dit aspect en het al dan niet betrokken zijn van de exploitant bij de buurt speelt verder geen rol in het vergunning proces en wordt ook niet getoetst.

Wel zijn er in de vergunning op pagina 3 derde bullit voorschriften opgenomen over overleg van de vergunninghouder met omwonenden nadat de locatie in gebruik is genomen.

Wij achten het wel van belang dat de vergunninghouder de omwonenden bij het plan betreft en dat op een adequate wijze invulling wordt gegeven aan bovenstaande voorwaarde.

#### *Goede ruimtelijke ordening*

---

<sup>1</sup> ECLI:NL: RVS:2018:1112

Door bezwaarders wordt aangegeven dat er sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening, dat het initiatief niet in het bestemmingsplan past en dat de omvang te groot is gelet op de intentie van het bestemmingsplan.

In de vergunning heeft u op pagina 14 onderaan aangegeven dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening maar dat deze vorm van gebruik op deze locatie alleen toelaatbaar is als dit niet leidt tot overlast voor omwonenden.

Wij stellen vast dat voor het voldoen aan deze voorwaarde "het voorkomen van overlast" geen specifieke voorschriften in de vergunning zijn opgenomen, de norm "geen overlast" is op geen enkel wijze is gedefinieerd of omschreven en ook is niet vastgelegd door wie en op welke wijze dit wordt gemonitord.

Wij zijn van oordeel dat het aan het college is om te beoordelen of de activiteit waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Hierbij spelen belangen van omwonenden en het woon- en leefklimaat ook een rol. Wanneer het college meent dat het gebruik op de locatie zou kunnen leiden tot overlast voor omwonenden kan de vergunning niet worden verleend. Het is aan het college om te bepalen of een goed woon- en leefklimaat blijft gewaarborgd. De wijze waarop deze voorwaarde aan de vergunning is verbonden achten wij dan ook niet juist.

U geeft in de omgevingsvergunning verder aan dat nu de ruimtelijke onderbouw die aangeleverd is door de aanvrager concludeert dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening de vergunning verleend kan worden.

Wij vinden echter dat u zelf een afweging dient te maken of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat de omgevingsvergunning verleend kan worden. Een eigen conclusie over deze afweging is niet in het besluit is opgenomen

Wij zullen in onderstaande overwegingen verder beoordelen in hoeverre wij vinden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en of er op de juiste gronden een omgevingsvergunning is verleend waarbij is afgeweken van het bestemmingsplan. Hierbij zullen wij ingaan op de diverse aspecten die de ruimtelijke ordening betreffen.

#### *Bestemmingsplan en horecabeleid*

Het bestemmingsplan kent een wijzigingsbevoegdheid waar dit initiatief vanwege de omvang en de verkeersaantrekkende werking niet in past. De wijzigingsbevoegdheid ziet namelijk op maximaal 5 kleine horecagelegenheden dan wel andere niet-wonen functies die gerealiseerd kunnen worden binnen de bestemming Wonen.

U geeft in uw besluit aan dat het gaat om een horecavesting op een bijzondere locatie en dat dit past in het Horecabeleid 2007-2015. U verwijst aan paragraaf 3.3.7. van dit beleid.

In deze paragraaf is een tabel opgenomen. Voor bijzondere locatie worden tussen de 5 en de 10 vestingen voorzien met een maximale uitbreidingsruimte van 625 tot 1875 m<sup>2</sup>.

Het beleidsplan is rond 2007 vastgesteld. Het is ons niet duidelijk hoeveel vestingen inmiddels gerealiseerd zijn binnen het gebied van "bijzondere locatie" en hoeveel m<sup>2</sup> van de

uitbreidingsruimte inmiddels is opgesoupeerd. Om die reden kunnen wij ook niet vaststellen of dit initiatief in het beleid past.

*Verleende vergunning (initiatief, bezoekersaantallen, openingstijden)*

U geeft in uw verweerschrift aan dat de verleende vergunning ziet op het realiseren van een café-restaurant, een evenementenruimte, d.w.z. een programmazaal of bijeenkomstruimte, beiden gelegen in het pontonschip. Tevens ziet de omgevingsvergunning op het hebben van een tweetal terrassen, waarvan de een is gelegen op het dek van het pontonschip en de ander op het dak van een gedeelte van het bestaande containerpark. Deze twee dakterrassen zijn met elkaar verbonden door een brug.

Wij vinden dat de tekeningen weliswaar wat moeilijk leesbaar zijn door de gekozen kleuren en aanduidingen maar deze tekeningen voldoen wel aan de bepalingen van het Mor. Om die reden is het niet mogelijk om de tekeningen niet te accepteren.

Wel is het in onze optiek vooral de terminologie die voor verwarring zorgt. In de vergunning wordt gesproken over een evenementenruimte, terwijl u in uw verweerschrift aangeeft dat voor hetgeen op de tekening de programmazaal wordt genoemd de term bijeenkomstruimte een betere term is omdat dit aansluit bij het Bouwbesluit.

U heeft een vergunning verleend voor het afwijken van het bestemmingsplan ten behoeve van Horeca II, III en IV (pagina 9 van het besluit). Dat houdt in dat u op grond van horeca II vergunning heeft verleend voor nachtzaken, zalenverhuur, waaronder dancings, discotheken, nachtcafés en sociëteiten, op grond van horeca III voor cafés, waaronder bars en eetcafés en horeca en op grond van horeca IV voor restaurants, waaronder koffiehuisen, lunchrooms en ijssalons. Wij wijzen er hierbij op dat deze definities gaan over wat ruimtelijk is toegestaan. Voor de exploitatie van een specifiek horecabedrijf dient ook een exploitatievergunning op grond van de APV te worden aangevraagd.

Uit hetgeen door u naar voren is gebracht maken wij op dat de vergunning voor categorie II uitsluitend is verleend omdat in die categorie ook zalenverhuur mogelijk is.

Vergunninghouder geeft op pagina 10 van de Ruimtelijke Onderbouwing aan dat de bijeenkomstruimte een extensie is van het café/restaurant.

Wij hebben de opvatting dat de horecafuncties waarvoor afgeweken wordt van het bestemmingsplan een veel ruimere is dan door u en waarschijnlijk ook de initiatiefnemer wordt beoogd. Het zou de voorkeur hebben als een dergelijk beperkter gebruik ook opgenomen wordt in de omgevingsvergunning.

U geeft in uw verweerschrift aan dat bestudering van de vergunde tekeningen laat zien dat het café-restaurant een ruimte betreft van 146m<sup>2</sup>, de programmazaal een ruimte van 144m<sup>2</sup> en tussen deze twee ruimtes bevindt zich een verkeersruimte van 15,7 m<sup>2</sup>. Het café-restaurant biedt ruimte aan 150 bezoekers en de programmazaal 250 bezoekers. Verder wordt op het bestaande containercluster tegenover het schip voor circa 267 m<sup>2</sup> aan terrasruimte gecreëerd en op het dek van het schip een terras van circa 435m<sup>2</sup>. Aantal bezoekers per terras is maximaal 150. U geeft aan

dat het juist is dat er maximaal 700 bezoekers tegelijkertijd aanwezig mogen zijn. Maar de interne capaciteit is maximaal 400 personen.

De bewering dat het zal gaan om 250.000 bezoekers op jaarbasis wordt door u niet gedeeld. U geeft aan dat het bezoekersaantal van maximaal 700 tegelijkertijd niet dagelijks gehaald zal worden. De twee dakterrassen zullen vooral bij mooi en droog weer gebruikt gaan worden en in de lente en zomermaanden. Gebruik van terrassen is immers seizoensgebonden. In de herfst en wintermaanden zullen juist de terrassen minder, dan wel helemaal niet, bezet worden en zal het drukker zijn in de twee ruimtes binnen in het schip. Ook zullen er verschillen zijn in drukte overdag, in de avonden, doordeweeks of het weekend. Nog daargelaten dat in de zomermaanden het terras vol kan zitten (max 300), maar de binnenruimte van het café naar uw opvatting nauwelijks benut zal worden.

Verder geeft u aan dat het de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder is om ervoor te zorgen dat het maximumaantal bezoekers per onderdeel niet wordt overschreden en dat er in totaal niet meer dan 700 bezoekers tegelijkertijd aanwezig zijn. Een voorschrift met betrekking tot het waarborgen van het maximumaantal bezoekers in de omgevingsvergunning acht u niet nodig. In het kader van brandveiligheidseisen kan er gehandhaafd worden op capaciteit. De vergunninghouder is immers ook verplicht om een gebruiksmelding (o.g.v. Bouwbesluit 2012) in te dienen.

Wij constateren dat in deze omgevingsvergunning geen maximale aantallen bezoekers zijn opgenomen. Over de vraag of dit in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening overwegen wij als volgt.

De gebruiksmelding op grond van Bouwbesluit 2012 heeft betrekking op de brandveiligheidseisen en staat los van de goede ruimtelijke ordening. Dat dient dus een ander doel.

U geeft ook aan dat de verwachting is dat het aantal van 700 bezoekers niet gehaald zal worden omdat het gebruik van de terrassen en de evenementenzaal elkaar uitsluit.

Wij vragen ons af of het mogelijk is een voorschrift in de vergunning op te nemen met een verdere beperking van het maximaal aantal bezoekers tot 450. Dat zijn het maximaal aantal bezoekers van het café –restaurant met de beide terrassen.

In de vergunning staan de openingstijden. U geeft aan dat in dit specifieke geval tevens de openingstijden van het terras zijn ingeperkt. Het terras sluit doordeweeks om 23:00 uur en in het weekend om 00:00 uur.

Deze sluitingstijden wijken af van het terrassenbeleid van de gemeente Amsterdam, waarbij terrassen doordeweeks mogen sluiten om 01:00 uur en in het weekend om 02:00 uur (dagzaak). Het café-restaurant sluit doordeweeks om 01:00 uur en in het weekend om 03:00 uur (reguliere sluitingstijd).

Wij achten de aangepaste sluitingstijden van het terras voldoende.

#### *Geluid en overlast.*

Wij constateren dat er een geluidonderzoek ten grondslag ligt aan het besluit. Voorafgaand aan de hoorzitting is door u en ook door de vergunninghouder nog extra informatie overlegd, waaronder

een notitie van de Omgevingsdienst d.d. 30 maart 2021, waaruit zou moeten blijken dat het aspect geluid voldoende onderzocht is en voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

Allereerst merken wij op dat door bezwaarden diverse opmerkingen zijn gemaakt over het geluidonderzoek. Een aantal van deze punten zijn niet nader onderbouwd en kunnen om die reden dan ook niet worden besproken. Daarbij is ook geen deskundig tegenonderzoek overlegd. U kunt dus uitgaan van het onderzoek zoals aangeleverd bij de aanvraag en positief beoordeeld door de Omgevingsdienst.

U geeft aan dat het van belang is om te realiseren dat het project gerealiseerd wordt op een industrieterrein waar ook bedrijven zich kunnen vestigen die veel lawaai maken.

Wij kunnen ons vinden in dit uitgangspunt. Het gaat er om wat er nu maximaal planologisch mogelijk is en niet hoe het feitelijk gebruik is. Dat er nu maar weinig bedrijven gevestigd zijn die in de late avond en in de nacht lawaai maken speelt daarbij geen rol.

Door de Omgevingsdienst wordt aangegeven dat de geluidbelasting van alle bronnen is berekend en beoordeeld is conform de Handleiding Meten en rekenen industrielawaai.

Wij stellen vast dat bezwaarden geen deskundig tegenrapport hebben overlegd en dat wij uitgaan van het feit dat dit rapport conform de Handleiding is opgesteld.

Tevens geeft de Omgevingsdienst aan dat door de muziek en de terrassen veroorzaakte geluidbelasting ter plaatse van de woningen Nieuwendammerdijk 540 en 518-524 zeer beperkt is. Het geluid van het verkeer/parkeren is significant alleen bij de woning Nieuwendammerdijk 540; dit soort geluid hoort ook bij een industrieterrein.

De Omgevingsdienst heeft over de geluidssituatie van de woningen op het KNSM-eiland een memo opgesteld waaruit blijkt dat er geen overschrijding van de normen plaatsvindt.

Door bezwaarden is aangegeven dat de effecten van de vertrekkende bezoekers onvoldoende zijn onderzocht, waaronder het geluid van de verkeers- en parkeerbewegingen buiten het terrein;

De Omgevingsdienst geeft aan dat de akoestisch relevante bijdrage van rijdende/parkerende lichte auto's aan de geluidbelasting bij de dichtstbij het te realiseren parkeerterrein gelegen woning Nieuwendammerdijk 540 op het industrieterrein in is kaart gebracht. De geluidbijdrage van het autoverkeer en parkeren bij de overige woningen, gelegen op en buiten het industrieterrein is niet significant, gezien de grotere afstanden en beperkte aantallen (parkerende) auto's in de omgeving van dergelijke woningen.

Wij kunnen ons vinden in deze reactie.

Voor zover er discussie is over de bastonen en de Dbc norm hebben partijen tijdens de hoorzitting afgesproken om normen daarvoor op te nemen in de exploitatievergunning.

U heeft tijdens de hoorzitting toegelicht dat de bouwkundige aanpassingen voor de geluidsisolatie gecontroleerd worden door het bevoegd gezag voordat de locatie in gebruik genomen kan worden.

Het akoestisch onderzoek gaat ervan uit dat de terrassen om 23.00 uur dicht gaan maar die zijn in het weekend open tot 24.00 uur. Het geluid van de keukeninstallaties wordt gemeten tot 23.00 uur terwijl het café-restaurant tot 3 uur open is.

In reactie hierop is door u aangegeven dat in het akoestisch onderzoek bij de aanvraag de installaties meegenomen zijn in de berekeningen als continu in werking zijnde geluidbronnen, ook in de (gehele) nachtperiode.

Bezwaarden geven aan dat het een onjuiste aanname is dat het ponton gesloten is omdat de niet automatische deuren van de entree meestal open zullen staan.

Wij lezen in het akoestisch onderzoek in paragraaf 5.8 dat de entree zo ingericht dient te worden dat er voldoende ruimte is voor bezoekers om in de hal te staan, er sprake is van 2 entreedeuuren, waarbij 1 deur tegelijk open kan en de andere dus gesloten is.

In paragraaf 5.1 wordt aangegeven dat het de voorzieningen betreft die doorgevoerd moeten worden ten aanzien van het bestaande plan.

Uit het voorgaande concluderen wij dat uit de metingen volgt dat de voorzieningen zoals de dubbele entreedeur gerealiseerd dienen te worden omdat anders niet aan een goede ruimtelijk ordening voldaan kan worden. Het geluidrapport is onderdeel van de vergunning en op basis van de voorschriften (pagina 2 van de vergunning) dienen de maatregelen en adviezen uitgevoerd te worden. U heeft tijdens de hoorzitting aangegeven dat dit voor ingebruikname wordt gecontroleerd dus dat geldt ook voor het aanbrengen van de dubbele entreedeur en de werking ervan. De werking houdt in dat maximaal 1 deur tegelijkertijd geopend kan worden.

Door bezwaarden is opgemerkt dat de geluidseffecten voor de woningen op de Nieuwendammerdijk (nummers 540, 518-524 en 561-567) onjuist zijn omdat een geluidafschermdende hal, waar het onderzoek van uit gaat, niet meer bestaat.

Door de vergunninghouder is daarover het volgende naar voren gebracht:

In het geluidonderzoek dat bij de aanvraag was ingediend stond de betreffende loods nog als gebouw opgenomen. Er is een aangepast onderzoek opgesteld zonder de inmiddels gesloopte loods. Het gevolg voor het geluid is het volgende:

Het verwijderen van het gebouw heeft twee effecten op de geluiduitstraling.

1. Het gebouw verdwijnt als afschermend object voor het achtergelegen gebied. De geluidbelasting neemt daartoe.
2. Het gebouw verdwijnt als reflecterend object. Hierdoor neemt de reflectie in andere richtingen af en kan de geluidbelasting afnemen.

Door de aanpassing aan het rekenmodel behorende bij het akoestisch onderzoek V1.3 neemt de berekende geluidbelasting vanuit de planlocatie richting het gebied achter de Nieuwendammerdijk 534C toe. Dit betreft onder andere de woningen Nieuwendammerdijk 518 t/m 524. Deze woningen zijn en blijven echter niet maatgevend voor de beoordeling in kader van een goede ruimtelijke ordening.

De geluidbelasting op alle maatgevende toetspunten zoals benoemd in de conclusie van het akoestisch onderzoek V1.3 is gecontroleerd en in alle gevallen blijft deze gelijk of neemt deze licht af. De conclusies van het rapport blijven daarom ongewijzigd.



Damen Shiprepair heeft aangegeven dat ze zich zorgen maken over de effecten van dit initiatief vanwege het geluid op de revisievergunning die zij nodig hebben.

U heeft aangegeven dat dit een tijdelijk initiatief is en dat het om die reden geen gevolgen heeft voor de revisievergunning van Damen Shiprepair.

Wij kunnen ons vinden in deze conclusies.

#### *Handhaving*

Over de handhaving geven bezwaarden aan dat het handhavingsapparaat van politie en gemeente onvoldoende in staat is om op klachten van omwonenden te reageren. Na 23.00 uur is de afdeling handhaving niet meer bereikbaar.

U heeft tijdens de hoorzitting aangegeven dat het handhavingsbeleid uitgaat van 3 stappen namelijk waarschuwen, dwangsombesluit en vervolgens intrekking van de vergunning. Daarbij staat deze locatie onder verscherpt toezicht. Wel dienen de overtredingen door een toezichthouder vastgesteld te worden. Klachten van bewoners zijn onvoldoend voor het opleggen van sancties.

Wij kunnen alleen adviseren over de inhoud van de vergunning. Een eventueel handhavingstraject valt buiten de scope van deze bezwaarprocedure en ziet uiteindelijk niet alleen op de omgevingsvergunning maar ook op de exploitatievergunning.

#### *Verkeerstromen en parkeren*

De bezwaren zien op de toename van de verkeerstromen door de bezoekers. Aangegeven wordt dat de Nieuwendammerdijk smal is en een soort trechter vormt. De verkeerstromen zijn te groot voor de Nieuwendammerdijk en de Zuiderzeeweg.

Door de vergunninghouder is een aanvulling aangeleverd met betrekking tot de verkeersgeneratie. De verkeersbewegingen worden geschat op 235 mvt/etmaal. De conclusie is dat het aantal voertuigbewegingen geen belemmering vormt voor de infrastructuur.

Bezwaarden geven aan dat het aantal verkeersbewegingen (338 voertuigen per etmaal) op basis waarvan het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd te laag is. Er kunnen gelijktijdig 700 bezoekers aanwezig zijn. Ook de scheepvaartbewegingen zijn niet in de berekening betrokken.

Wij constateren dat het aantal verkeersbewegingen in de berekeningen uitgaat van 235 mvt/etmaal. Het aantal van 338 wordt niet genoemd en is ook verder niet onderbouwd door bezwaarden

Bezwaarden geven aan dat bij calamiteiten gevaarlijke situatie ontstaan vanwege smalle wegen en veel geparkeerde vrachtwagens, opleggers en trailers van boten. De bereikbaarheid van noord- en hulpdiensten kan in gevaar komen. Dit maakt dat de woningen in de nabijheid slecht bereikbaar zijn. Ingeval van calamiteiten kunnen de bezoekers van Noordkust het gebied niet gelijktijdig verlaten. Daarbij loopt de vluchtroute langs de smalle fietsparkeerplek. Als die route onvoldoende is om als vluchtroute te gebruiken dan zal gebruik gemaakt gaan worden van de route voor de nood- en hulpdiensten. Het voorkomen van brandoverslag naar de naastgelegen huizen zal dan ook worden bemoeilijkt.

U geeft in uw verweerschrift aan dat advies is gevraagd aan de Brandweer en aan de Omgevingsdienst. Deze hebben beide positief geadviseerd.

Verder geeft u aan dat er een geschikte opstelplek voor de brandweer, die zowel dichtbij het pontonschip gelegen is, als dichtbij het open water in verband met de watertoevoer. In overleg met de Veiligheidsregio is bepaald dat de opstelplek van de Brandweer aan de kant van de kade zal zijn, deze locatie is minimaal 14 meter van het pontonschip verwijderd. De afstand tot de toegang van het pontonschip is 25 meter en voldoet aan de eis van de Brandweer om een opstelplaats binnen 40 meter van het object te hebben.

Ook geeft u aan dat om veilig gebruik te kunnen maken van het terrein een aantal aanpassingen nodig zijn, waaronder het aanpassen van de entree, in het bijzonder het afvlakken van de helling en het verstevigen van de steiger. Daarnaast zal er een reling geplaatst moeten worden tussen het water en de kade.

Tevens zal de route langs nummer 540 vrij gemaakt moeten worden zodat deze beschikbaar is als alternatieve vluchtroute. Deze aanpassingen zullen door de organisatie worden uitgevoerd.

De organisatie heeft gekozen voor een limiet van maximaal 700 gelijktijdig aanwezige personen. Per ruimte is ook een maximaal aantal personen opgenomen, mede gebaseerd op een reële indeling van de ruimtes. Bezoekers zullen de locatie verspreid verlaten.

De primaire vluchtroute heeft ruim voldoende capaciteit en kruist niet met de calamiteitenroute. Tevens is er een alternatieve vluchtroute beschikbaar. De alternatieve vluchtroute kruist wel met de calamiteitenroute maar op een gedeelte waar de weg breed genoeg is om dit zonder problemen te laten verlopen.

Wij kunnen ons vinden in hetgeen u hierover heeft aangegeven, mits te de nemen maatregelen voldoende geborgd zijn in de vergunning.

Bezwaarden hebben aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen op de bestemming beperkt is. Dat komt omdat er veel langparkeerders in het gebied komen parkeren, omdat parkeren gratis is. Bij mooi weer zijn er veel parkerende auto's met een boottrailer, dit vanwege de aanwezigheid van een trailerhelling. Het initiatief zal zeker leiden tot overlast (fietsers/auto's) in de wijk. Dit resulteert in een tekort aan parkeergelegenheid voor auto's/fietsers van de bewoners. Daarbij is het openbaar vervoer naar deze locatie ontoereikend.

In de aanvulling op de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat op basis van de berekeningen voor de verschillende functies minimaal 75 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn, waarvan de vergunninghouder er 28 op eigen terrein zal aanleggen.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is 43 voor het restaurant met de evenementenruimte en 32 parkeerplaatsen voor de bezoekers van het terras bij het restaurant.

Bezwaarden geven aan dat een aantal van 127 parkeerplaatsen benodigd is op basis van de normen van CROW. Namelijk 21 voor de discotheek, 22 voor het restaurant en voor de terrassen 84 parkeerplaatsen.

Bezwaarden hebben na de hoorzitting tellingen overlegd. Deze tellingen zijn naar de vergunninghouder en aan uw vertegenwoordiger toegestuurd en er is aan hen gelegenheid gegeven voor een reactie.

Door vergunninghouder is op 19 mei 2021 als volgt gereageerd op deze tellingen:

*Bij de telling van het aantal beschikbare parkeerplaatsen zijn niet meegenomen:*

- *De 28 parkeerplaatsen die op eigen terrein zullen worden gecreëerd;*
- *De circa 30 parkeerplaatsen aan de Schellingwouderdijk tot de Zuiderzeeweg en aan de Schellingwouderdijk tot de dijkbebouwing.*

*De 28 parkeerplaatsen op eigen terrein zullen uiteraard telkens beschikbaar zijn. Dit heeft tot gevolg dat, óók in geval de circa 30 parkeerplaatsen aan de Schellingwouderdijk, niet worden meegenomen, op basis van onderhavige telling alsnog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn. De worst case parkeerbehoefte is immers 75 parkeerplaatsen (zie de aanvullende memo op de Ruimtelijke Onderbouwing).*

*Overigens is niet verifieerbaar op welke momenten de metingen zijn uitgevoerd en geven de metingen (slechts op drie momenten verspreid over twee dagen) een onvolledige weergave.*

U heeft op 3 juni 2021 het volgende aangegeven:

*De parkeervakken worden door V&OR elk jaar geteld en de parkeervakken zijn zichtbaar in de gemeentelijke data. De tellingen naar de bezetting van de betreffende parkeervakken, laat een parkeerdruk zien van rond de 60-70% maar veelal lager dan 60%.*

*Deze tellingen zijn uitgevoerd op diverse meetmomenten namelijk dinsdagavond en ook op dinsdag, zaterdag en zondag overdag in het jaar 2020 en ook in voorgaande jaren.*

*Voor wat betreft het gebruik van de 20 parkeerplaatsen buiten de hekken van Damen Shiprepair heeft Damen Shiprepair aangegeven dat deze parkeerplaatsen niet openbaar zijn maar tot hun privé parkeerterrein behoren.*

*Echter ook zonder deze circa 20 parkeerplaatsen blijft er voldoende parkeergelegenheid over voor het initiatief van Noordkust.*

Wij constateren dat er tussen partijen een verschil van inzicht bestaat ten aanzien van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Dat wordt veroorzaakt doordat in de ruimtelijke onderbouwing geen rekening is gehouden met een parkeernorm voor het stadsstrand. Bezwaarden doen dat wel en gaan uit van 43 parkeerplaatsen voor het stadsstrand.

Wij constateren ook dat er voor het terras een parkeernorm gehanteerd wordt die gelijk is aan de norm voor een restaurant. Voor het stadsstrand is blijkbaar geen bruikbare parkeernorm beschikbaar en wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van nul. Wij vinden het onvoldoende onderbouwt waar de parkeerbehoefte van nul p.p. op is gebaseerd.

Verder kunnen wij ons niet vinden in de aanname dat dubbelgebruik zonder meer mogelijk is nu deze aanname slechts onderbouwd is met het feit dat de parkeerplaatsen in de omgeving voornamelijk door de bedrijven in de dagperiode gebruikt worden en dat de parkeerbehoefte van het initiatief voornamelijk in de avond en in het weekend zal zijn.

Dubbelgebruik van parkeren kan uitsluitend indien er sprake is van complementaire functies, hetzij door openingstijden dan wel door de functie op zichzelf door de totaal verschillende doelgroepen. Denk hierbij aan een basisschool.

Ons is tijdens een bezoek aan de locatie niet duidelijk geworden of de aanleg van 28 parkeerplaatsen op eigen terrein wel 28 *extra* plaatsen betreft of dat deze deels gerealiseerd worden op een terreingedeelte waar nu ook wordt geparkeerd. Tevens hebben wij twijfels of die 28 parkeerplaatsen daar wel gerealiseerd kunnen worden gelet op de omvang van het daarvoor benodigde terrein.

De 6 parkeerplaatsen die voor de woningen aanwezig zijn uitsluitend bedoeld voor de bewoners zelf, dit blijkt uit de bebording en uit het feit dat er voorzieningen in het wegdek zijn aangebracht om parkeren door bezoekers te voorkomen. Het parkeerterrein voor de ingang van Damen Shiprepair is uitsluitend bestemd voor bezoekers van dit bedrijf, hetgeen blijkt uit de bebording.

Wij concluderen met betrekking tot het parkeren dat:

- De parkeernorm van nul parkeerplaatsen voor het stadsstrand niet onderbouwd is;
- Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen op het bedrijventerrein niet onderbouwd is
- Het onduidelijk is of er 28 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gesitueerd kunnen worden gelet op het huidige gebruik als parkeerterrein en de beschikbare ruimte.

#### *Natuur en uitstoot*

Bezwaarden geven aan dat er onherstelbare schade zal ontstaan aan de omringende groengebieden door parkeren, kamperen, illegaal overnachten, geluidsoverlast en drugsgebruik, zwerfvuil deze effecten zijn niet in beeld gebracht.

Door bezwaarden is aangegeven is dat de uitstoot van stikstof onvoldoende is onderzocht en dat de uitstoot van stikstof de groengebieden aantast.

U geeft aan dat om op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdeposities uit te sluiten, er een Aerius berekening is gemaakt. De uitgevoerde berekening laat zien dat het rekenresultaat niet hoger is dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden. Naar aanleiding van de bezwaren is een nieuwe Aerius berekening met bijbehorende toelichting, welke als bijlage is toegevoegd aan ruimtelijke onderbouwing. Ook uit de nieuwe berekening dient geconcludeerd te worden dat geen sprake is van een negatief effect op stikstof.

Wij kunnen ons vinden in deze conclusie.

Bezwaarden geven aan dat de locatie van het initiatief weliswaar geen groengebied is wat onder de Hoofdgroenstructuur valt maar de entree van Noordkust ligt daar wel dichtbij. Om die reden had aan de TAC om advies gevraagd moeten worden. Daarbij is er sprake van een aantasting robuustheid Natuur netwerk Nederland. Het NNN ligt weliswaar op 850 meter maar het kruist ook de Schellingwouderdijk welke als de belangrijkste toevoerroute van bezoekers kan worden aangemerkt. Het verbinden van natuur is van belang om planten en dieren zoveel mogelijk

overlevingskansen te geven. Daar speelt de verbinding bij de Oranjesluizen een rol in. In de quickscan had niet alleen ingegaan moeten worden op de soorten die op het terrein zelf voorkomen, maar gelet op de verkeersstromen die zich langs de natuurgebieden begeven hadden ook de negatieve effecten op de soorten van de nabijgelegen natuurgebieden beoordeeld moeten worden.

Partijen verschillen niet van mening dat het initiatief buiten de Hoofdgroenstructuur ligt. U geeft aan dat het gevolg daarvan is dat het project niet voor advies aan de Technisch Advies Commissie Hoofdgroenstructuur hoeft te worden voorgelegd om een goede afweging te maken ten aanzien van het effect van het project.

Het project ligt buiten de Ecologische passages en structuur daarom zijn directe effecten gezien de afstand redelijkerwijs uitgesloten. Het project ligt buiten de Structuurvisie Natuurnetwerk Nederland. Dat betekent dat het project niet voor advies aan de Provincie Noord-Holland hoeft te worden voorgelegd.

U merkt op voor wat betreft de soortenbescherming dat het omliggende terrein aangemerkt moet worden als zwaar industrieterrein. Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing is een quickscan verricht met als conclusie dat vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen of effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk is. De aanwezigheid van soortgroepen is niet zonder meer uit te sluiten, omdat deze soorten langs het IJ het plangebied makkelijk kunnen bereiken, essentieel leefgebied zal er echter niet zijn.

#### *Gezondheidseffecten*

Bezwaarden stellen het initiatief tot overlast leidt en tot verstoring van de nachtrust hetgeen een negatief effect heeft op de gezondheid. Daarbij veroorzaakt het autoverkeer een vergroting van het probleem van de stikstof- en fijnstofuitstoot. Fijnstof is nu al een probleem met name ter hoogte van het Zuiderzeepark.

U geeft aan dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit in dit geval wordt bepaald door het aantal extra verkeersbewegingen ten gevolge van het project. Het project Noordkust valt niet direct onder de in de Regeling NIBM opgenomen categorieën. Het project is dermate kleinschalig ten opzichte van vergelijkbare ontwikkelingen die wél onder de NIBM vallen, dat de ontwikkeling van Noordkust niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Zorgvuldigheid halve is dit op basis van de worst case berekende verkeersgeneratie conform de NIBM-tool geverifieerd. Als reactie op het bezwaar heeft vergunninghouder bij bericht van 6 april 2021 een aanvullende berekening gemaakt aan de hand van de nieuw te verwachte verkeersgeneratie. Hierbij is worst case uitgegaan van een zeer hoog percentage vrachtwagenverkeer voor het bevoorraden. Uit de berekening blijkt dat het project ruimschoots onder de drempelwaarden blijft.

De uitkomst is dat de berekende verkeersbewegingen niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging.

Wij kunnen ons vinden in deze conclusie.

#### *Externe veiligheid en veiligheid naastgelegen bedrijven*

Aangeven in de bezwaren is dat de bezoekers zich eenvoudig toegang verschaffen tot de naastgelegen bedrijven. Er is vanuit Damen Shiprepair de zorg geuit dat de bezoekers op het terrein van Damen Shiprepair komen. Dit terrein valt onder ISPS en de veiligheid moet permanent

geborgd zijn. Op dit terrein is toegang voor onbevoegden niet toegestaan en ook gevaarlijk, dit met name vanwege het materiaal en de kranen op het terrein. Onbevoegden op het naastgelegen terrein brengt de bedrijfsvoering in gevaar. Tot slot wordt overlast verwacht op de naastgelegen percelen door hangende bezoekers. Ook maakt Damen Shiprepair zich zorgen over de effecten van het geluid van dit initiatief voor de Milieuvergunning van het bedrijf.

U heeft een uitgebreide reactie gegeven op de bezwaren en zorgen van Damen Shiprepair. Daarbij geeft u aan dat niet valt in te zien waarom de horecagelegenheid niet zou passen op of nabij het Gembo terrein. Uit de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat dit wel kan. U benadrukt dat het bedrijf gelegen is op een bedrijventerrein waar zware industrie gevestigd is met al veel omgevingsgeluid. Damen Shiprepair houdt zich bezig met reparatie en onderhoud van boten. Het betreft een bedrijf met milieucategorie 4. De werkzaamheden die hier verricht worden, leveren zelf al behoorlijk veel (geluid)overlast op voor de omgeving.

Het standpunt van Damen Shiprepair ten aanzien van overlast als gevolg van het komen, vertrekken en rondhangen van bezoekers deelt u niet. U geeft aan dat de bezoekers verspreid gedurende de dag en nacht aankomen en vertrekken. De capaciteit van max. 700 bezoekers tegelijkertijd zal zeker niet dagelijks gehaald worden.

U geeft verder aan dat het terrein van Damen Shiprepair op eigen terrein is gelegen en dat het hier om een afgesloten terrein met omheining gaat. Mocht er geen omheining zijn dan kan die uiteraard aangebracht worden. Los van een eigen verantwoordelijkheid, heeft de vergunninghouder daar ook een verantwoordelijkheid. Voor bezoekers zal het, door bewegwijzering, duidelijk moeten zijn wat de route is naar Noordkust. Dat kan de ondernemer bewerkstelligen door borden met bewegwijzering te plaatsen. Ook kan gebruik gemaakt worden van portiers en beveiligers. Op basis van de APV is de exploitant daartoe verplicht. U acht het niet aannemelijk dat bezoekers die zich op het terras op de containercluster Bevinden, zich op eenvoudige wijze het terrein van Damen Shiprepair zullen betreden. Het gedrag van bezoekers is vooraf lastig in te schatten, maar duidelijk zal zijn dat Damen Shiprepair niet bij Noordkust hoort en het terrein niet betreden mag worden omdat het privéterrein is.

Ten aanzien van de externe veiligheid wordt gewezen op de transportroute voor gevaarlijke stoffen over het IJ, de risicozone van de bunkerboot en aan de buisleiding voor gevaarlijke stoffen.

Allereerst verwijst u naar de ruimtelijke onderbouwing. U geeft in uw verweerschrift nog enkele aanvullingen op de ruimtelijke onderbouwing maar u blijft bij uw conclusie dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor het initiatief. Deze bezwaren zijn verder niet onderbouwd met een deskundigenrapport. Wij kunnen ons dan ook vinden in deze conclusie.

Bezwaarden geven aan dat op basis van de gegevens is onvoldoende duidelijk dat het ponton veilig en zonder risico op milieuvervuiling gebruikt kan worden.

U geeft aan dat het inspectierapport van Marinco Survey BV, d.d. 05-02-2019 dat onderdeel uitmaakt van de verleende omgevingsvergunning. Uit dit rapport blijkt dat het ponton zich in een redelijke tot goede conditie bevindt en als stilliggend object in het water geschikt wordt bevonden

voor de exploitatie van een horecagelegenheid voor de duur van 4 a 5 jaar. Om het pontonschip geschikt te houden is het raadzaam reguliere onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Het (moeten) uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden is geen reden tot weigering van een aanvraag omgevingsvergunning.

Wij kunnen ons vinden in hetgeen u op dit punt naar voren heeft gebracht.

#### *Kruimelregeling en besluit M.E.R.*

Bezwaarden geven aan dat de vergunning is verleend met een kruimelonthefing. Er is geen sprake van een kleinschalige activiteit. Nu er sprake is van grootschalige horeca met 250.000 bezoekers per jaar had een vormvrije mer beoordeling of een mer beoordeling moeten plaatsvinden. Dat het tijdelijk is speelt daarbij geen rol.

U heeft in uw verweerschrift allereerst verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing waarin is aangegeven wat de reden is dat er in uw optiek geen sprake is van een 'stedelijk ontwikkelproject'. Ten aanzien van het begrip 'stedelijk ontwikkelproject' is inmiddels veel jurisprudentie ontstaan. U vindt dat bezwaarden voorbijgaan aan het planologische feit dat conform de huidige bestemming het onderhavige kavel gebruikt mag worden voor zware industrie (bedrijf tot en met categorie 4) en voor 75 % volgebouwd mag worden. In een soortgelijke zaak heeft de Afdeling d.d. 18 juli 2018 (ECLI:NL: RVS: 2018:2414) geoordeeld dat de huidige planologische uitgangspunten van een geldend bestemmingsplan meegewogen dienen te worden bij de afweging van de milieugevolgen van het beoogde project.

In die zaak ging het om een transformatie van perceel met de bestemming bedrijven (slechts uit de categorie 1 en 2) naar een Leisure centrum van 2.500m<sup>2</sup>, met daarin onder meer horeca-activiteiten, een kinderspeeltuin en bowlingbanen.

De Afdeling oordeelde dat geen sprake was van een stedelijke ontwikkeling. U tekent daarbij aan dat de huidige planologische situatie in onderhavige casus vele malen zwaarder is (dan de casus uit de uitspraak) en een nadeliger effect heeft op het milieu en dat het beoogde gebruik als café-restaurant kleiner is dan het Leisurecentrum in de genoemde uitspraak.

Van een stedelijk ontwikkelproject is derhalve geen sprake zodat op grond de Wabo en het Besluit ruimtelijke ordening de kruimelprocedure gevolgd mocht worden. U geeft aan dat dit bovendien met zich meebrengt dat ook geen (vormvrije) m.e.r.-beoordeling hoeft plaats te vinden.

Wij kunnen ons vinden in hetgeen u daarover naar voren heeft gebracht.

#### *Conclusie*

Ten aanzien van de verschillende onderdelen van de vergunning hebben wij geconcludeerd dat deze onvoldoende gemotiveerd zijn. Dat betreft:

- De inpasbaarheid van het initiatief in het Horecabeleid 2007-2015;
- De voorwaarde in de vergunning dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening mits er geen overlast ontstaat voor de omwonenden;
- De parkeernorm van nul parkeerplaatsen voor het stadsstrand die niet onderbouwd is;
- Het dubbelgebruik van parkeerplaatsen op het bedrijventerrein die niet onderbouwd is
- Onduidelijkheid of er 28 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gesitueerd kunnen worden gelet op het huidige gebruik als parkeerterrein en de beschikbare ruimte.

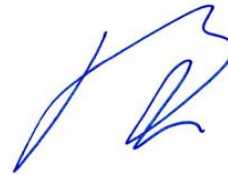
- Overwegen of het mogelijk is een voorschrift in de vergunning op te nemen over het maximaal aantal bezoekers.
- Onduidelijkheid over de afwijking t.b.v. Horeca II en de gebruikte terminologie in de vergunning over de functie van deze ruimte.

Gelet op het bovenstaande adviseren wij u om het besluit van 21 december 2020 te heroverwegen met inachtneming van het advies van de bezwarencommissie.

Amsterdam, 15 juni 2021



mr. M.D. Duits  
Voorzitter



mr. M. Hop  
secretaris



## Bijlage 1

### A: niet ontvankelijk wegens termijnoverschrijding

E. Tuzkapan, B. Gerdts en J.W.R. Mulder

### B: niet ontvankelijk omdat het bezwaar niet ondertekend is

M. J. Piersma, D. Mulder

### C. niet ontvankelijk i.v.m. belanghebbendheid

N. en K. Eerenstein

C. Salvador

L. de Vries

W. Balstra en mevrouw N. Cuppens

R. Rave en mevrouw M. Rave -de Kriek

E. Petzinger

H. van Veelen en mevrouw A. van Beek

W. ten Voorde

F. Kneppers

C. van Eldik Thieme

J. van Elk

A. Hingstman

A. Mevis en mevrouw F. de Haan

P.W. de Reus

S. Franse

J. van Gelderen

R. Becker

J. Kessels en mevrouw N. Auman

W.M. Petersen

G.J. Gerrits en C.F. Roelofsma

K. Jonker

I.C.G. van Wijk

P. Schrama

C. van Beek en A. Engelhard

W. en J. de Bruin

A. Latour

A. Evers

H. van Saarloos

M. Meijer

S.M. Wilbers

P.W.J. van Hoof

B. Gremez

L. de Vries en K. Hersbach

A. van Ravesteyn

J. Blumberg en H. ter Horst

C. Canton

C.P.G.C. de Kort en P.P.D. Wigman

J. Groen-Prins

H. Stegeman

M. Tazelaar en E. Goudsmits

R. Jaarsma

S. Land

S.P.J. Meershoek

J.D. Louwerse

G. van Til

C. en L. Seegers

N. Curière

P. Goldschmidt

L. Miedema

W. en B. Bos

J. Drosterij en E. Danner

VvE Pericles

C. Berden

I. Maitimo

E. Thelen

G. Mett

F. Smit

H. Bruining

P.J. Meijer

E. Mees

N. Lammers

P. Kornelisse

W. van Alkemade

E. Smit

C. Brinkmann

H. Friederichs

M. Schilder

F. Hallema

R. Hoogendoorn

J. Hulskes Bons

K. Smeets

B. Willems

H.R. Benedictus

M. Velema

J.L. van Lierop

A.I. Leenhouts

M.R. Bollen

G.M. Kischer

J.W. de Man

A.B.M. Peeters

A.T.F. Mulder

N.S. Pot

M. Egberts

C.A. Godfrey en J.E. Godfrey-Langedijk

A.M. Hol

E.M.P. Ramboer

J.A. Timmermans

W. Lindner

P.M. Klaver en J.J. Jorritsma

E.S. Nichon

I. Jäger en K. van Walraven

F.L. Beets

H.W.T. Oorbeek Versteeg

A.C.C. van der Meer

C. Linnebank

J. Schenk

S. Fennis

De heer of mevrouw Coste

M.T. Volkers

F. Hasebos en E. Hasebos Geelhoed

De heer of mevrouw Coljee

L. Lucas

H. Hertwijs

A. Meijer

J.A. Bijl

De heer of mevrouw Bakker

D. Riddersma

G.R. van der Worp

Y. Teuben

C.M. Smit

A. Keijzer

fam. Verberg

N. Pon

W. Kist

J. van 't Klooster

J. van Bokhorst en G. Veen-van Bokhorst

M.S. Smit

A.M.M. de Wit

H. Hunsche

De heer of mevrouw van Twiller

P. van Egmond

M.G. Horinga

B. Belloni

M. Bult-Bijlsma

G. Vierstra en T. Faber

M. Verdonk

S. van der Pol

R. Loep

S. Payton

J.A. Bijl

Bezwaren ingediend door Envir advocaten namens:

Stichting Zozenerdam, M van Druenen, A. voortman

E. van Rappard, H.P.M Bannenberg, B. Spruyt

R.C. Nuijens, S. Honingh, J.W. Mulder

A.M.M Oechering, A.C.F. Engelhard, P. Dings

J.A. Stegeman, F.J.A. Smeets

Onderdeel D ontvankelijk

Damen Shiprepair Oranjewerf

J.T.F. Kouwenhoven

W.F. van Alebeek

B. Verschoor

V. Knetsch

W.J.C. van Rietschoten

D. Heilbron

S. Honingh

B. Mooi en C. Prick

M.K.J. David

J.J.H. Berg en S. Russel

T. Teerling

J. Salburg

D. Hendriks en M. Hendriks

B.J. Higler

G.M. Kischer

J.W. de Man

A.B.M. Peeters

A.T.F. Mulder

C.T. van Baal en A. Backer

C.E.R.C. Schimmelpennick en P.C. Bühler

E. Vermeer

fam. Verberg

Bezwaren ingediend door Envir advocaten namens :

M.F.M. Nuijens, R.F. Post, A.J. van Rees