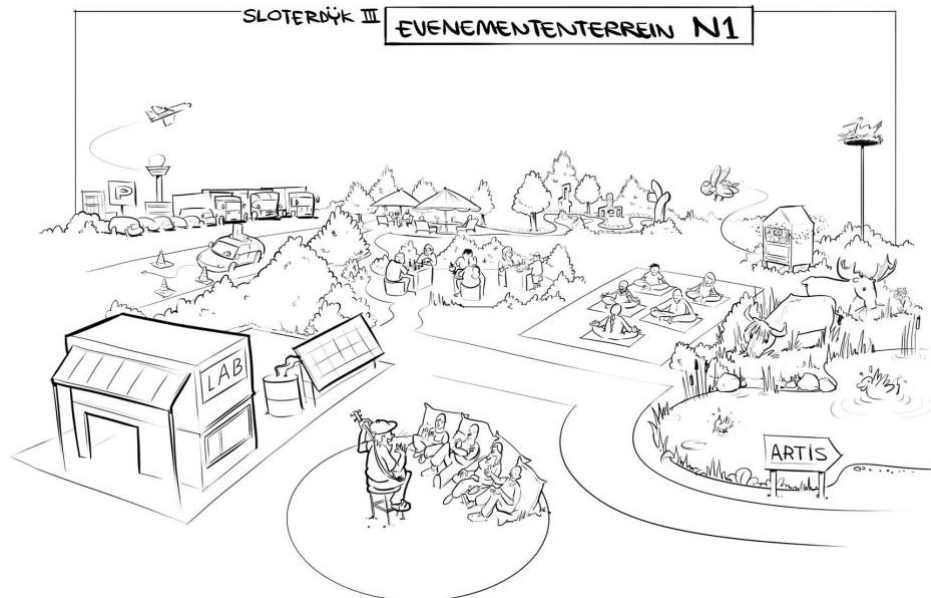




**Gemeente  
Amsterdam**

**Rapportage onderzoek  
N1 Evenemententerrein  
27 juli 2018**



## Management summary

In januari 2018 is het Joint Fact Finding onderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een tijdelijk evenemententerrein op de N1 kavel in Sloterdijk III van start gegaan. In de afgelopen 6 maanden hebben een kleine 20 partijen/belanghebbenden gezamenlijk circa 100 onderzoeksvragen beantwoord. Eris onderzoek gedaan naar geluid, natuur en milieu, (externe) veiligheid, bereikbaarheid, coördinatie en organisatie en de inrichting van het terrein. Daarnaast is ook de wenselijkheid van het terrein vanuit de verschillende belanghebbenden in kaart gebracht.

Er werden in 2017/18 in totaal 5 pilot-evenementen georganiseerd. Deze evenementen zijn gebruikt om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden. Onderliggende rapportage geeft een antwoord op de volgende hoofdvragen:

- In hoeverre is de N1 kavel geschikt als evenemententerrein?
- Hoeveel evenementen kunnen er jaarlijks gehouden worden op deze locatie?
- Voor hoeveel bezoekers?
- Aan welke randvoorwaarden moet het terrein voldoen?
- Hoe kijken verschillende stakeholders aan tegen deze mogelijke ontwikkeling?

Er zijn ingeene enkele werkgroep 'showstoppers' gevonden, die de ontwikkeling van een tijdelijk evenemententerrein in de weg staan. Het is daarom technisch gezien mogelijk een tijdelijk evenemententerrein op deze locatie in te richten. Er zitten echter wel mitsen en maren aan deze ontwikkeling:

1. Vanuit het oogpunt van mobiliteit ligt het aantal bezoekers in beginsel tussen de 10.000 en 15.000. Dit vanwege het afwikkelen van mobiliteit op het eigen terrein.
2. Vanuit het oogpunt van de geluidsruimte op het gezoneerde bedrijventerrein is het niet mogelijk van het N1 terrein een inrichting te maken. Het is daarom niet mogelijk meer dan 12 (grootschalige) evenementdagen per jaar in te vullen.
3. In het festivalseizoen (april-september) kunnen er bij duurzaam gebruik van het terrein, hoogstens 5 a 6 grootschalige evenementen gehouden worden.
4. Het sentiment in de omgeving is dat er reeds te veel overlast gevende evenementen in het gebied zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat iedere gemeente vanuit eigen perspectief de festivalruimte in eigen gemeentegrens invult. Vanuit het onderzoek wordt met klem aangeraden om deze situatie in MRA verband (of minimaal met de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Haarlemmermeer

- en Velsen) te onderzoeken en hiermee rekening te houden bij het vaststellen van het uiteindelijke locatieprofiel.
5. De situatie bij de woonwagens aan de wethouder van Essenweg 10-24 dient verder onderzocht te worden. Hoewel geluidstechnisch op deze locatie binnen de geluidsnorm wordt gebleven, leidt een evenemententerrein naast de deur voor hen regelmatig tot een grote inbreuk op de leefbaarheid.
  6. Het evenemententerrein is niet zonder risico's. Voor een deel kunnen deze gemitigeerd worden, voor een deel dienen deze al dan niet door het College van B&W geaccepteerd te worden.
  7. Er zijn vanuit de verschillende werkgroepen randvoorwaarden gesteld en aanbevelingen gedaan om een goed evenemententerrein te kunnen ontwikkelen. Het niet overnemen van bepaalde randvoorwaarden en aanbevelingen zal de geschiktheid van het evenemententerrein negatief beïnvloeden.

Aan het einde van het onderzoek blijven er met betrekking tot het N1 terrein nog een drietal bestuurlijke keuzes over, waarvan het wordt aangeraden dezen in samenspraak met de verschillende (bestuurlijke) belanghebbenden te maken:

1. Wordt de N1 kavel voor nog 8 jaar uit de markt gehaald ten behoeve van een tijdelijk evenemententerrein (inclusief bijbehorende investeringen)?
2. Hoeveel (extra) geluidsdagen zijn redelijk voor de omgeving (in het kader van goede ruimtelijke ordening)?
3. Hoe om te gaan met de situatie van de woonwagens op de Wethouder van Essenweg 10-24 (weinig tot geen isolatie van de woningen, trillingen in huis en gespreksverstaandbaarheid)?

## Inhoud

<b>Management summary .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Inleiding.....</b>	<b>6</b>
1.1. <i>Inleiding .....</i>	6
1.2. <i>Doel van de rapportage .....</i>	6
1.3. <i>Opzet onderzoek: Joint Fact Finding .....</i>	7
<b>2. Coördinatie en Organisatie .....</b>	<b>8</b>
2.1. <i>Introductie en wijze van onderzoek.....</i>	8
2.2. <i>Uitkomsten.....</i>	8
2.3. <i>Bijvangst .....</i>	10
2.4. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	11
<b>3. Bereikbaarheid .....</b>	<b>13</b>
3.1. <i>Introductie en wijze van onderzoek.....</i>	13
3.2. <i>Uitkomsten.....</i>	13
3.3. <i>Bijvangst .....</i>	17
3.4. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	17
<b>4. Geluid .....</b>	<b>19</b>
4.1. <i>Introductie en wijze van onderzoek.....</i>	19
4.2. <i>Uitkomsten.....</i>	19
4.3. <i>Bijvangst .....</i>	28
4.4. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	28
<b>5. Natuur en Milieu.....</b>	<b>31</b>
5.1. <i>Introductie en wijze van onderzoek.....</i>	31
5.2. <i>Uitkomsten.....</i>	31
5.3. <i>Bijvangst .....</i>	35
5.4. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	35
<b>6. (Externe) Veiligheid.....</b>	<b>36</b>
6.1. <i>Introductie en wijze van onderzoek.....</i>	36
6.2. <i>Uitkomsten.....</i>	36
6.3. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	43
<b>7. Inrichting Terrein.....</b>	<b>45</b>
7.1. <i>Introductie en de wijze van onderzoek.....</i>	45
7.2. <i>Uitkomsten.....</i>	45
7.3. <i>Conclusies en aanbevelingen.....</i>	47
<b>8. Wenselijkheid .....</b>	<b>49</b>
8.1. <i>Introductie.....</i>	49
8.2. <i>Hoe kijken verschillende partijen tegen deze ontwikkeling aan?.....</i>	49

8.3.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	50
<b>9.</b>	<b>Advies</b>	<b>52</b>
9.1.	<i>Introductie</i>	52
9.2.	<i>Samenvoegen van werkgroepen</i>	52
9.3.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	53
<b>10.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>54</b>

# 1. Inleiding

## 1.1. Inleiding

De komende jaren wordt het steeds drukker in de (binnen)stad. De keerzijde van het succes is dat drukte overlast met zich mee kan brengen. Om de drukte in goede banen te leiden worden door de gemeente op verschillende (beleid)terreinen structurele maatregelen genomen, onder andere op het gebied van evenementen en geluidsoverlast. Een van deze mogelijke maatregelen is om in Sloterdijk III, op de N1 kavel, een tijdelijk (tot 2026) evenemententerrein in te richten.



**Figuur 1: het onderzochte terrein (kavel N1)**

Om in kaart te brengen wat de haalbaarheid en wenselijkheid is van een tijdelijk evenemententerrein in dit gebied, is het voorliggende onderzoek gedaan. Er werden in 2017/18 in totaal 5 pilot-evenementen georganiseerd. Hiermee is in kaart gebracht in hoeverre dit terrein voor langere tijd haalbaar en wenselijk is en hoe een evenemententerrein er in de toekomst eventueel uit kan zien.

## 1.2. Doel van derapportage

Onderliggende rapportage geeft een antwoord op de volgende vragen:

- In hoeverre is de N1 kavel geschikt als evenemententerrein?
- Hoeveel evenementen<sup>1</sup> kunnen er jaarlijks gehouden worden op deze locatie?
- Voor hoeveel bezoekers?
- Aan welke randvoorwaarden moet het terrein voldoen?
- Hoe kijken verschillende stakeholders aan tegen deze mogelijke ontwikkeling?

---

<sup>1</sup> Wanneer in deze rapportage wordt gesproken over evenementen, dan gaat het over grootschalige, geluid belastende (dance) evenementen.

De beantwoording van de verschillende vragen dient het college van burgemeester en wethouders van de benodigde informatie te voorzien om een gefundeerde keuze te kunnen maken om al dan niet een tijdelijk evenemententerrein in te richten op deze locatie.

### **1.3. Opzet onderzoek: Joint Fact Finding**

Op basis van de aanpak stakeholdermanagement (nov 2017) is besloten om het onderzoek naar de (on)mogelijkheden van het terrein samen met de verschillende belanghebbenden te doen. Een zogenaamd Joint Fact Finding (JFF) traject. Stakeholders zijn op deze manier onderdeel van het onderzoek en kunnen dus uit eerste hand kennisnemen. Het projectteam N1 (Henk van der Lely en Jeroen Medema) fungeert als onafhankelijke organisatie en wordt gefinancierd door het Stedelijk Evenementen Bureau. Grond & Ontwikkeling, Ruimte & Duurzaamheid en stadsdeel Nieuw-West zijn deelnemer aan dit gezamenlijke onderzoek.

De onderzoeksgroep bestaat uit een kleine 20 partijen, zoals bewoners, havenbedrijf, provincie, NMO's, gemeente Amsterdam, het recreatieschap, verschillende diensten. De organisaties hebben gezamenlijk een onderzoeksagenda vastgesteld (zie bijlage 1 – onderzoeksagenda N1 na startbijeenkomst). Deze agenda beslaat ongeveer 100 vragen, verdeeld over 6 thema's: geluid, (externe) veiligheid, bereikbaarheid, natuur en milieu, inrichting terrein en coördinatie en organisatie.

Op elk thema is een werkgroep geformeerd, waaraan belanghebbenden met het grootste belang op het gebied van dat thema deel hebben genomen. Deze werkgroepen hebben samen de vragen uit de onderzoeksagenda beantwoord. De rapportage beschrijft zowel de uitkomsten per werkgroep als die voor het totale onderzoek.

## 2. Coördinatie en Organisatie

### 2.1. Introductie en wijze van onderzoek

De werkgroep coördinatie en organisatie heeft zich voornamelijk bezig gehouden met vragen over afstemming en samenwerking. Samen met het Recreatieschap Spaarnwoude en gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (vanaf 1 januari 2019 gemeente Haarlemmermeer) werden onderstaande vragen beantwoord vanuit de expertise van de verschillende deelnemers uit de werkgroep. Alleen met betrekking op de mogelijke waardedaling of -stijging van huizen en woningen in de omgeving is een extern bureau gevraagd onderzoek te verrichten.

### 2.2. Uitkomsten

#### Afstemming en samenwerking

In Amsterdam (Nieuw-West) en in het Recreatieschap Spaarnwoude in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude wordt jaarlijks in de buitenruimte een aantal (grootschalige) evenementen georganiseerd waarvoor regionale afstemming gewenst is (mobiliteit, geluid, etc.). Het is belangrijk hierover met elkaar structurele, bestuurlijke afspraken te maken.

Daarnaast is ook de afstemming in breder regionaal verband belangrijk. De MRA is reeds gestart met het maken van een kanskaart met bestaande en mogelijke evenemententerreinen in de MRA. Hier liggen mogelijk ook oplossingen voor de verplaatsing van evenementen die in Amsterdam worden gehouden.

Het is wenselijk per evenement vooraf input op te halen bij de stakeholders in het gebied en deze goed over het komende programma te informeren. Dit kan Amsterdam faciliteren door een parkregisseur voor N1 aan te stellen. Deze persoon is het aanspreekpunt voor omwonenden en bedrijven. Bijzondere aandacht verdient hierbij de klachtenlijn (14020). Tijdens de pilot-evenementen is gebleken dat de registratie van klachten nog verbeterd kan worden. Voornamelijk klachten uit andere gemeenten bleken lastig door te komen:

- Tijdens de pilot-evenementen werd vastgesteld dat meldingen die via 14 020 van buiten de gemeentegrenzen werden ontvangen niet goed geregistreerd werden. Bij deze meldingen wordt automatisch het dichtstbijzijnde adres in Amsterdam vermeld, waardoor klachten niet goed geregistreerd werden of handhaving terecht kwam op een verkeerd adres.
- Als de bron van de melding bekend is en er reeds handhaving onderweg is, dan worden ingediende meldingen op dit moment niet geregistreerd. Wat wel zou



moeten omdat voor het in kaart brengen van de overlast uiteindelijk alleen wordt gekeken naar het aantal meldingen.

- En ten slotte werden sommige meldingen pas na afloop van een evenement behandeld, waardoor eventuele handhaving op geluidsoverschrijding niet meer mogelijk was. Dit laatste gebeurde overigens niet bij de pilot-evenementen, maar er zijn voorbeelden van bewoners die belden over evenementen die op Ruigoorden Tuinen van West gehouden werden (allen in stadsdeel Nieuw West).

### **Economische impact op bedrijventerrein Sloterdijk III**

Er is grote behoefte aan bedrijfsruimte in Amsterdam. Dit betreft met name de beschikbaarheid van bedrijfsruimte met de hoogste milieucategorieën. Op de N1 kavel (11 hectare) kunnen bedrijven met milieucategorie 5 gevestigd worden, maar als het college besluit deze kavel/m 2026 in te richten als evenemententerrein, wordt deze grond aan de markt onttrokken. Het terrein heeft een erfpachtwaarde van circa 40 miljoen euro.

De ontwikkeling van de N1 kavel moet gespiegeld worden aan de steeds schaarser wordende ruimte voor bedrijvigheid in Amsterdam met de vraag naar ruimte voor grootschalige (geluid belastende) publieke evenementen. Alhoewel in termen van economische activiteit dit type ontspanning/vrijtijdsbesteding in de open lucht de laatste jaren steeds belangrijker werd, is er voor vrijtijdsbesteding steeds minder ruimte in de stad. Om te voorkomen dat terreinen voor dit soort ontspanning ongepland op ongewenste plekken landen, dient er aan de voorkant nagedacht te worden over de clustering van grond voor ontspanning in de buitenruimte als onderdeel van integrale, multifunctionele gebiedsontwikkeling. Er zijn mogelijkheden tot het creëren van synergie door op terreinen verschillende functies te combineren.

Daarnaast kan het tijdelijk inrichten van de N1 kavel als evenemententerrein een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van Sloterdijk III op de lange termijn. Het kan een strategische keuze zijn de grond op dit moment nog niet uit te geven. De grond kan dan over een aantal jaren ingezet worden ten behoeve van de transformatieopgave elders in de stad.

Door SAOZ is een risicoanalyse gemaakt op planschade/nadeelcompensatie (zie bijlage 2). Hierin wordt gekeken in hoeverre er waardedalingen (of stijgingen) worden verwacht voor de omliggende woningen en in hoeverre zij planschade zouden kunnen verhalen op de gemeente. Deze planschade wordt ingeschat op nihil.

### **Lijst met evenementen waarvoor N1 mogelijk geschikt is:**

In bijlage 3 (de evenementenkalender Amsterdam 2018), staan evenementen met meer dan 10.000 bezoekers vermeld. Qua programmering is het wenselijk om een zo divers mogelijke agenda - een goede mix voor verschillende doelgroepen- te programmeren.

### **2.3. Bijvangst**

#### **□ Tijdigheid van vergunning verstrekking en rechtszekerheid**

Tijdens de pilotperiode bleek het te ingewikkeld om de vergunningen voor de pilot evenemententijdig (=6 weken van tevoren) af te geven. Vooreengrootdeel werd dit veroorzaakt door het onderzoek karakter van de pilotevenementen. Aanpassingen die 4 weken of korter voor het evenement werden doorgevoerd vanwege het onderzoeksbelang hebben geresulteerd in latere vergunningverlening. Daarnaast vroeg het proces van vergunningverlening vanwege veelvuldig overleg veel capaciteit van de ondersteunende diensten.

Tegelijkertijd wordt door omwonenden geconstateerd dat ook vergunningen voor Ruigoord en Tuinen van West vaak (te) laat worden afgegeven. Hierdoor wordt het voor belanghebbenden in de praktijk onmogelijk om nog beroepen bezwaar in te dienen tegen een festival. Terwijl die behoefte er wel is (zie ook hoofdstuk geluid).

Voor de toekomst dient te worden onderzocht of en op welke manier dit kan worden verbeterd.

#### **□ Voorstel voor jaarlijks omgevingsvergunning en individuele evenementenvergunningen**

De evenementen op N1 zijn in conflict met het bestemmingsplan voor het N1 kavel. Een aanpassing van het bestemmingsplan is dermate permanent van karakter dat daar niet voor wordt gekozen. Daarom dient er per festival een uitzondering op het bestemmingsplan (via een omgevingsvergunning) aangevraagd te worden. Voor zowel festival organisatoren als belanghebbenden is het wenselijk om deze vergunning eens per jaar af te geven, voor alle in dat jaar geplande evenementen. Hierdoor weten alle partijen in een vroeg stadium in het jaar waar ze aan toe zijn.

#### **□ Er is geen rekening gehouden met de ontwerp omgevingsvisie 2050 van Provincie Noord-Holland**

Omdat dit beleidsdocument nog niet is vastgesteld is gekozen hier geen rekening mee te houden. De vanuit deze visie noodzakelijke ruimte voor energietransitie en circulaire economie in het havengebied ontbreekt dus in het onderzoek.

Activiteiten die de ontwikkel- en vestigingsruimte van huidige dan wel toekomstige bedrijven beperken zijn voor de provincie niet wenselijk.

#### 2.4. Conclusies en aanbevelingen

1. Het college dient een afweging/keuze te maken met betrekking tot de inzet van deze kavel.
  - 1) de kavel in te zetten om de schaarse ruimte voor milieucategorie 5 bedrijven aan te vullen, of
  - 2) de kavel voor 8 jaar te onttrekken aan de markt en deze voor die periode als evenemententerrein te exploiteren;

*Indien er gekozen wordt N1 als evenemententerrein in te richten:*

2. Jaarlijks op initiatief van gemeente Amsterdam, eenmaal rond half november/begin december en eenmaal in januari een afstemmingsoverleg te organiseren, waarbij aanwezig: het Recreatieschap Spaarnwoude, de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (2018)/ gemeente Haarlemmermeer (vanaf 2019)', de gemeente Velsen en eventueel de gemeente Haarlem. Tijdens dit overleg worden de verschillende kalenders besproken en afgestemd en kunnen eventuele knelpunten besproken worden. Het is belangrijk hier ook de wegbeheerders op tijd bij te betrekken.
3. In de beoordeling/selectie van evenementen op het terrein kan rekening gehouden worden met wat een evenementenorganisator betekent voor het gebied. Denk aan: economische spin-off of, bijvoorbeeld tijdelijke werkgelegenheid of het gebruik maken van bedrijven uit de omgeving).
4. 14 020 moet door het stadsdeel goed geïnformeerd worden wanneer er een festival op N1 plaatsvindt. Er moet een oplossing gevonden worden of alle meldingen van buiten de gemeentegrenzen op dezelfde manier geregistreerd/behandeld kunnen worden als de meldingen vanuit Amsterdam. En dat ook alle meldingen worden geregistreerd, ook als er al een handhaver onderweg is.
5. Het is wenselijk een met de materie bekende parkregisseur aan te stellen, die tijdens het evenement aanwezig is, die goed geïnformeerd en communicatief vaardig is. Hij/zij is aanspreekbaar is voor- en bekend bij de omgeving en kan, indien nodig, bij klachten direct langs gaan bij een omwonende. Deze persoon werkt nauw samen met de festivalorganisator en beheert het terrein. Deze persoon kan de wensen van omwonenden en bedrijven meenemen naar de organisator van een evenement en moet ook bekend zijn bij 14 020.
6. Er is een flink aantal evenementen in de stad met meer dan 10.000 bezoekers. In potentie zouden sommige van deze evenementen verplaatst kunnen worden naar de N1 kavel. Vraag is echter in hoeverre deze evenementen op dit moment

overlast veroorzaken en daarom ook daadwerkelijk verplaatst zouden moeten worden. Het is verstandig te streven naar een zo divers mogelijk programma; een goede mix van muziekstijlen voor verschillende doelgroepen.

7. Het is wenselijk om het proces van vergunningverlening te onderzoeken met als doel om dit transparanter en sneller te maken voor belanghebbenden.
8. Aangeraden wordt om aan het begin van het jaar voor alle festivals gelijktijdig de omgevingsvergunning aan te vragen en (indien dat kan) af te geven.
9. Er wordt aangeraden om jaarlijks te evalueren met het Havenbedrijf, Provincie Noord-Holland en OV Westpoort m.b.t. de (economische) impact/impact op het vestigingsklimaat op het bedrijventerrein (zie ook hoofdstuk 6).

## 3. Bereikbaarheid

### 3.1. Introductie en wijze van onderzoek

De werkgroep bereikbaarheid heeft zich voornamelijk beziggehouden met vragen over capaciteit van het terrein, de vervoersstromen in en bereikbaarheid van de omgeving. Samen met de brandweer, gemeente Haarlemmermeer, Landschap Noord-Holland, omwonenden zijn de onderzoeksvragen beantwoord.

Daarnaast was er veelvuldig overleg en afstemming met politie, havenbedrijf, brandweeren GHOR in het dienstenoverleg voor de pilot-evenementen. Omdat dit een bestaande overlegstructuur is, is in de werkgroep besloten om dit overleg leidend te maken in het oplossen van de vraagstukken. Uiteindelijk wordt voor het onderzoek het grootste en qua mobiliteit het meest lastige evenement (Flying Dutch) als belangrijkste pilotevenement gezien. Flying Dutch ontving bijna 18.000 bezoekers, waarvan een groot deel met de auto kwam. Het Kenniscentrum Evenementenveiligheid (KCEV) is gevraagd de uitkomsten van de verschillende overleggen en de ervaringen van de pilot-evenementen in een advies te vatten, waarbij voor verschillende scenario's (lokaal, regionaal en landelijk evenement, met 10, 15 en maximaal 20 duizend bezoekers) de optimale mobiliteit van het terrein wordt geadviseerd.

### 3.2. Uitkomsten

#### *Optimale verkeerssituatie*

In de aanloop naar de verschillende pilot-evenementen is veelvuldig overleg geweest tussen de politie, brandweer, havenbedrijf, GHOR, Traffic Support (uitvoerende organisatie namens de festivalorganisatoren) en de gemeente Amsterdam. Uiteindelijk bleek Flying Dutch qua mobiliteit het meest ingewikkeld. Dit voornamelijk vanwege het feit dat dit evenement het grootst aantal bezoekers trok en relatief veel auto's (uiteindelijk 2.200) kende en de vraag naar parkeer capaciteit het hoogst was. In het mobiliteitsplan werd aangegeven hoe deze verkeerssituatie werd geregeld (bijlage 4).

Uit de evaluaties van Flying Dutch en Vunzige Deuntjes (het op 14 juli gehouden laatste pilot-evenement) is gebleken dat het aantal bezoekers dat met de auto kwam op het N1 terrein flink hoger was dan verwacht (ruim 700 auto's meer bij Flying Dutch en 900 meer bij Vunzige Deuntjes). De uitstroom verliep daardoor vooral aan de zuidkant van de A5 op momenten moeizaam. Dit kwam door het grote aantal extra auto's die geparkeerd moesten worden op de beschikbare overloopterreinen.

In de toekomst kunnen de bij de pilots van Flying Dutch en Vunzige Deuntjes gebruikte extra overloopgebieden waarschijnlijk niet worden ingezet. Noch is dit wenselijk, gelet op de grote impact op de omgeving. Op basis hiervan, in combinatie met de lastige uitstroom, is geconcludeerd dat grote evenementen met een dergelijke modal-split (met dit aantal auto's) in principe niet passen op het evenemententerrein. Het feit dat bij beide festivals significant meer parkeercapaciteit nodig was dan verwacht, heeft ook tot gevolg dat een 'ideale' situatie qua parkeren nog niet volledig kon worden getest.

De tegenvallende situatie bij voornoemde festivals kan worden verklaard doordat er bij het bepalen van de modal-split rekening is gehouden met een *binnenstedelijke* norm; de bezoekers kwamen immers voornamelijk uit groot Amsterdam. Het N1 terrein is echter door zijn positie aan de rand van de stad bij nader inzien beter te kwalificeren als *buitenstedelijk*. Daarnaast is de modal-split afhankelijk van het type evenement (landelijk of lokaal), de demografie van de bezoekers en de tijd van het jaar. Voor beide evenementen waren deze factoren bepalend voor het grote aantal auto's.

Het KCEV heeft (o.a. gebaseerd op de waarnemingen van Music On Festival en Flying Dutch) een advies opgesteld voor het oplossen van de mobiliteit bij de lokale en landelijke evenementen met een bezoekersaantal van 10, 15 en 20 duizend. Zie hiervoor het rapport van KECV (Bijlage 5: a en b). In dit advies werd *wel* uitgegaan van een binnenstedelijke norm.

#### Parkeren als grootste knelpunt

Het parkeren van auto's is een lastig knelpunt in het gebied rondom N1. Waar op dit moment in Sloterdijk III nog braakliggende kavels voor parkeren beschikbaar zijn, is het de verwachting dat deze de komende jaren in erfpacht uitgegeven zullen worden. De directe omgeving van N1 biedt dus op de langere termijn nauwelijks tot geen parkeergelegenheid voor bezoekers van evenementen. Ook andere terreinen in de omgeving bleken voor de langere termijn niet beschikbaar:

Terrein	Geschikt voor 8 jaar?
Parkeerterrein (Spaarnwoude Houtrak)	<input type="checkbox"/> Onduidelijk of het terrein altijd beschikbaar is. <input type="checkbox"/> Te ver om te lopen voor bezoekers. <input type="checkbox"/> Bezoekersstromen langs Geuzenbos (incl. wildpassage), woningen Wethouder van Essenweg en Droompark Spaarnwoude zijn onwenselijk.
RAI-parkeerterrein Havenbedrijf	Regelmatig (60 dagen per jaar) verhuurd aan de RAI. Beschikbaarheid onzeker.
Gronddepot gem. A'dam	Primair voor grondopslag. Alleen geschikt als mogelijke overlooplocatie.

Uiteindelijk is om die reden besloten om het parkeren van auto's en fietsen op de noordelijke helft van de kavel af te handelen. (De zuidelijke kant van de kavel is primair geschikt voor festivals). Er kunnen aan de noordzijde maximaal 1.260 auto's van bezoekers worden geparkeerd. Een gedeelte van de parkeerplaats biedt ruimte voor ca. 3.000 fietsen.

Door het parkeren op eigen kavel af te handelen, wordt het eveneens mogelijk om het gebied ten westen van het terrein voor wat betreft mobiliteit volledig te ontzien. Overlast gevende bezoekersstromen langs Droompark Spaarnwoude, het Geuzenbos (NNN-natuurgebied met wildpassage), de woningen langs de Wethouder van Essenweg (incl. aanwezige beschermde ringslangen), worden op deze manier voorkomen.

De modal-split van buitenstedelijke evenementen zorgt ervoor dat de maximaal af te handelen parkeercapaciteit op het terrein overeenkomt met bezoekersaantallen van circa 10.000 tot 15.000, afhankelijk van de uiteindelijke modal-split (extra factoren zoals hierboven genoemd).

Het nadeel van deze keuze is dat er geen garantie van beschikbare capaciteit rond N1 bestaat om bij festivals overtollige auto's te parkeren die niet op de kavel passen. De capaciteit zal op eigen terrein gecreëerd moeten worden, waardoor het terrein geschikt is voor een lager bezoekersaantal.

Wattijdens de pilotperiode niet werd uitgetest is het parkeren op het Transferium. Dit terrein heeft een contract met de RAI dat er 60 dagen per jaar vrachtwagens kunnen worden geparkeerd. Door de onzekere beschikbaarheid is gekozen deze faciliteit in eerste instantie niet als optie mee te nemen. Als de planning van de RAI dit toelaat, kan het Transferium eventueel als buffer wel extra ruimte bieden (voor maximaal 500 auto's). Het wordt dan in theorie mogelijk een bezoekersaantal van maximaal 20.000 toe te staan. De agenda's van zowel het Transferium als het evenemententerrein zullen in december van het voorgaande jaar grotendeels bekend zijn. Er dient dan wel eerst beter te worden onderzocht wat de impact daarvan is op de omgeving, met als aandachtspunt het voorkomen van bezoekers die via het gemaal/de woonwagenlocatie naar het festivalterrein lopen.

#### *Bereikbaarheid van de omgeving/ Impact op onderliggend wegennet*

De in- en met name de uitstroom van bezoekers zijn belangrijke momenten. Tijdens deze momenten is er een piekbelasting op het gebied. De A5, Dortmuiden, Westpoortweg en N202 zijn daarbovenop de calamiteitenroutes (met regionaal belang) bij afsluiting of ongevallen op de A9, Wijkertunnel, Velsertunnel en Coentunnel.

Bij de instroom van dag festivals komen de bezoekers gefaseerd, waardoor de verkeersdruk in het gebied in de middag meevalt. Hierbij moet opgemerkt worden dat er bij de pilots (vanwege de tegenvallende modal-split) uiteindelijk niet is getest met de instroom alleen op het N1 terrein zelf.

Bij dag festivals die om 23 uur eindigen begint de uitstroom gemiddeld rond 22u en eindigt deze rond 24 uur. Gedurende deze ca. twee uur is er op het industrieterrein weinig tot geen ander verkeer.

Het kruispunt van Dortmuiden en Scharenburg is tijdens de uitstroom erg druk. Om die reden dient Dortmuiden tijdens deze periode afgesloten te worden. Daarnaast dienen organisatoren van de evenementen te zorgen voor voldoende begeleiding/bewaking op dit kruispunt, daarin bijgestaan door Handhaving en Politie.

#### *Impact op station Sloterdijk*

Voor individuele evenementen is er ruim voldoende capaciteit op station Sloterdijk om evenementen van 20.000 bezoekers af te handelen. Spannender wordt het wanneer er meerdere evenementen in de omgeving tegelijkertijd plaatsvinden. Dat maakt een afstemmingsoverleg tussen gemeenten en NS extra belangrijk. Station Halfweg is niet geschikt voor de grootschalige afhandeling van festivalbezoekers.

#### *Fietsverkeer door de Lange Bretten*

Een van de routes voor fietsers van en naar de stad loopt door Natuurgebied de Lange Bretten. Tijdens de pilot-evenementen bleek dat festivalbezoekers op deze routes voor overlast zorgden (zwerfvuil, urineren en illegale afterparties). Het is daarom aan te raden om hiervoor maatregelen te treffen (bijvoorbeeld door fietsverkeer om de Bretten heen te leiden, tijdelijke vuilnisemmers te plaatsen, etc.).

#### *Impact op omwonenden*

Door de mobiliteit op de eigen kavel en ten oosten en zuiden van de kavel af te handelen worden de direct omwonenden (Wethoudervan Essenweg 3 en 10-24) zoveel als mogelijk ontzien. In praktijk komt er nog wel beperkte overlast van 'dwalende' bezoekers voor op het moment dat er bij deze woningen geen aanvullende maatregelen zijn genomen.

#### *Gelijktijdigheid met andere evenementen in de omgeving*

Wanneer evenementen gelijktijdig plaatsvinden is het belangrijk de verkeerslogistiek van tevoren goed met elkaar af te stemmen. Dit gebeurt in Amsterdam jaarlijks in januari wanneer de verschillende aanvragen en meldingen worden beoordeeld. Zoals werd opgenomen in het hoofdstuk Coördinatie en Organisatie is daarnaast afstemming



met de regio belangrijk. Awakenings op Spaarnwoude Houtrak kan qua mobiliteit in ieder geval niet tegelijkertijd plaatsvinden met een (grootschalig) evenement op N1.

### 3.3. Bijvangst

#### □ Inzet handhaving en politie

De festivalorganisator is verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid open rond het terrein ten tijde van het festival. De organisatie moet haar zaken in principe zo op orde hebben dat politie en handhaving niet nodig is. In de praktijk is de inzet van handhaving en politie op sommige momenten echter wel gewenst. Tijdens de pilot-festivals is gebleken dat in stadsdeel NW de capaciteit van zowel handhaving als politie onder druk staat. Dit betekent dat zowel handhaving als politie mogelijk te weinig capaciteit heeft om festivals op N1 te kunnen begeleiden, mocht het een evenemententerrein voor langere tijd worden. Een randvoorwaarde voor deze langere exploitatie van het terrein is daarom dat er in ieder geval voldoende capaciteit beschikbaar is voor de inzet van handhaving en politie.

#### □ Gebruik van een professionele organisatie om mobiliteit af te handelen is essentieel

De mobiliteit in het gebied en het managen van verkeersstromen is een complexe taak. Deze taak vraagt om professionele begeleiding. Het is daarom van belang hier een bekwame (gecertificeerde) partij voor in te huren. Naast het opstellen van het mobiliteitsplan, dient een dit bedrijf de vervoersstromen op de dag zelf te begeleiden en ervoor zorgen dat het reguliere bestemmingsverkeer zo min mogelijk hinder ondervindt.

### 3.4. Conclusies en aanbevelingen

1. Richt het terrein zo in dat parkeren (zowel fiets als auto) op eigen kavel kan. Dit betekent dat het terrein zelf maximaal tussen de 10.000 en 15.000 bezoekers aankan, afhankelijk van de daadwerkelijke modal-split.
  - 1.1. In het geval dat het Transferium voor een specifiek evenement wél beschikbaar en geschikt zou zijn, wordt het wellicht mogelijk een bezoekersaantal van maximaal 20.000 toe te staan. Dit moet wel verder onderzocht worden.
2. Zorg daarnaast voor buffercapaciteit, ofwel op het eigen terrein, dan wel op een andere plek in het gebied.
2. Richt de overige vervoersstromen in aan de oost- en zuidkant van de kavel.
3. Zorg voor afstemming met de omliggende gemeenten met betrekking tot de mobiliteit bij gelijktijdige evenementen.
4. Geen gelijktijdigheid van N1 met Awakenings op Spaarnwoude.
5. Verplicht een (festival)organisator om een professionele partij aan te stellen om de mobiliteit te regelen.

6. Verplicht een festivalorganisator om zoveel mogelijk maatregelen te nemen om overgebruik te stimuleren.
7. Blijf de impact van de mobiliteit tijdens festivals in het gebied monitoren en (in ieder geval jaarlijks) met de omgeving te evalueren. Let daarbij specifiek op:
  - 7.1. Evalueer met bedrijven en gebiedsbeheerders in het gebied de bereikbaarheid tijdens de evenementen.
  - 7.2. Bepaal in overleg met de bewoners aan de Wethouder van Essenweg (3 en 10-24) de nodige aanpassingen/maatregelen om de overlast te beperken. Aangeraden wordt om de woonwagenlocatie en de woning bij het gemaal af te zetten en op de Heining een verkeersregelaar te stationeren.
  - 7.3. Bepaal in gesprek met Landschap Noord-Holland de nodige aanpassingen/maatregelen om de overlast in het natuurgebied de Lange Bretten te beperken.
8. Mocht er gekozen worden voor een langere exploitatie van dit evenemententerrein, is het wenselijk om meer capaciteit te organiseren voor handhaving en politie in stadsdeel Nieuw West.

## 4. Geluid

### 4.1. Introductie en wijze van onderzoek

De werkgroep geluid heeft zich voornamelijk beziggehouden met vragen over de technische geluidbelasting door festivals (inclusief mitigerende maatregelen) en de beleving van geluid van de festivals (inclusief de impact op de gezondheid). Samen met omwonenden, de Nederlandse Stichting Geluidshinder (namens omwonenden), gemeente Haarlemmermeer, gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn de onderzoeksvragen beantwoord.

Om de geluidbelasting te kunnen meten zijn er per pilot-evenement 12 meetstations geïnstalleerd, die het geluidsvolume (in dB(A) en dB(C)) hebben gemonitord. De metingen hebben op 250 meter en 1.000 meter in alle windrichtingen van het terrein plaatsgevonden. Alleen in de richting van Zaanstad was de afstand groter (4.000 meter). In die gemeente is het meetsysteem bij de eerste woning geplaatst. Daarnaast is volgens Amsterdams beleid op alle dichtstbijzijnde gevels van woningen gemeten. Om zo zuiver mogelijk te kunnen meten zijn de systemen op 5 meter hoogte en vrij van gevelreflectie geplaatst. Bij enkele woningen is ook een meetpunt op 1,5 meter geplaatst. In Bijlage 6 is de analyse van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied over de verschillende festivals opgenomen.

Om de geluidsbeleving te kunnen meten is een brede enquête uitgezet onder omwonenden in zowel Nieuw-West, Haarlemmermeer (Halfweg) als Zaanstad. Deze enquête is gezamenlijk door Onderzoek Informatie en Statistiek en de werkgroep opgesteld en is terug te vinden in Bijlage 7.

### 4.2. Uitkomsten

#### Geluidbelasting op woningen

Om tot een goed beeld te komen van de geluidbelasting op de woningen in de omgeving, zijn tijdens de pilot-evenementen in 2018 metingen verricht (zie bovenstaand). Ook tijdens de evenementen in 2017 werd gemeten, maar omdat er in 2018 is gekozen voor een andere manier van meten (vrij in het veld, op 5 meter hoogte), zijn de meetresultaten van 2017 niet in het onderzoek meegenomen.

Bij het in de werkgroep gezamenlijk bespreken van de meetresultaten bleek het moeilijk om sluitende conclusies te trekken. De volgende constatering ligt daaraan ten grondslag:

- Er zijn op 3 verschillende festivals vergelijkbare metingen verricht (N=3). Dit geeft een goed beeld, maar tegelijkertijd is daarmee niet onder alle mogelijke condities gemeten.
- Tijdens MusicOn Festival is de norm op de woningen op de Wethouder van Essenweg 10-24 (op 1,5 meter hoogte) op zondag een aantal maal structureel overschreden (30% van de tijd op zondag). De zaterdag is verlopen zonder overschrijdingen. Daaruit kan worden geconcludeerd dat met de nodige maatregelen binnen de norm kan worden gedraaid.
- Tijdens Flying Dutch is er geen norm bij de woningen overschreden. Wel is er op een van de referentie meetpunten (Scharenburg) een theoretische overschrijding geconstateerd. Dit referentie meetpunt is 'omgerekend' naar de woonwagens op de Wethouder van Essenweg bij ongunstige wind, waarbij is geconstateerd dat hier (zonder aanpassing van het bronvolume) net niet aan de norm van 85 dB(C) kan worden voldaan bij lichte wind die kant op. Bij slechtere condities kan dat nog enkele dB's meer schelen.
- Tijdens Vunzige Deuntjes is op geen enkel meetpunt de voorgeschreven norm overschreden.
- Er kan derhalve worden geconcludeerd dat op N1 grootschalige, geluidsbelastende evenementen met meerdere podia en een geluidsnorm van 85 dB(C), ook met meewind georganiseerd kunnen worden. Meteocorrectie was bij deze pilotevenementen in principe niet noodzakelijk.
- Het weer (meer specifiek de windrichting) is van grote invloed op de geluidsvolumes op woningen. Het is de vooral de oostelijke windrichting, die in de omgeving het meest geluidsoverlast veroorzaakt. Ongeveer de helft van het jaar staat de wind gunstig voor een geluidsbelastend festival (van de dichtstbijzijnde woningen af, richting festivalterrein). Zie bijlage 8. Bij het grootste en meest geluidbelastende evenement (Flying Dutch), stond er een westenwind. Het is moeilijk te voorspellen en/of te berekenen wat de geluidsdruk zou zijn geweest, als de wind uit een andere, ongunstige richting was gekomen. Waarschijnlijk was in dat geval de norm overschreden.
- Ook het soort evenement ('single stage' vs. 'multi stage, soort muziek, etc.) heeft een grote invloed op de totale geluidsdruk op de omgeving. Single stage produceert meer geluid in één bepaalde richting, terwijl bij een festival met meerdere podia het geluid meer wordt verdeeld over het terrein, waarbij minder geluidsoverlast in de omgeving wordt veroorzaakt.
- In het onderzoek zijn de muzieksoorten 'Techno', 'EDM' en 'Hiphop/Urban' getest. Er werd verwacht dat de overlast het grootst zou zijn bij Flying Dutch (EDM), vanwege het feit dat dit een single stage event was (niet vanwege de soort muziek), maar vanwege de gunstige windrichting werd hierbij relatief weinig overlast ervaren bij de relevante woningen in de directe omgeving.

- De manier van 'draaien' van de gemiddelde DJ, en het type muziek kunnen mogelijk overschrijdingen veroorzaken. Hierdoor wordt er op bepaalde momenten meer geluid gegenereerd dan op andere.
- Dit maakt het lastig om uit de geluidsmetingen heldere conclusies te kunnen trekken. Het is echter wel aannemelijk om op basis van de berekeningen en ervaringen te concluderen dat een single stage 'dance' evenement van meer dan 20.000 bezoekers op N1 niet zal passen (geluidsruimte is krap).

### **Geluidsdruk in het gebied**

Het gebied waarin het terrein gesitueerd is, staat om meerdere redenen onder hoge geluidsdruk:

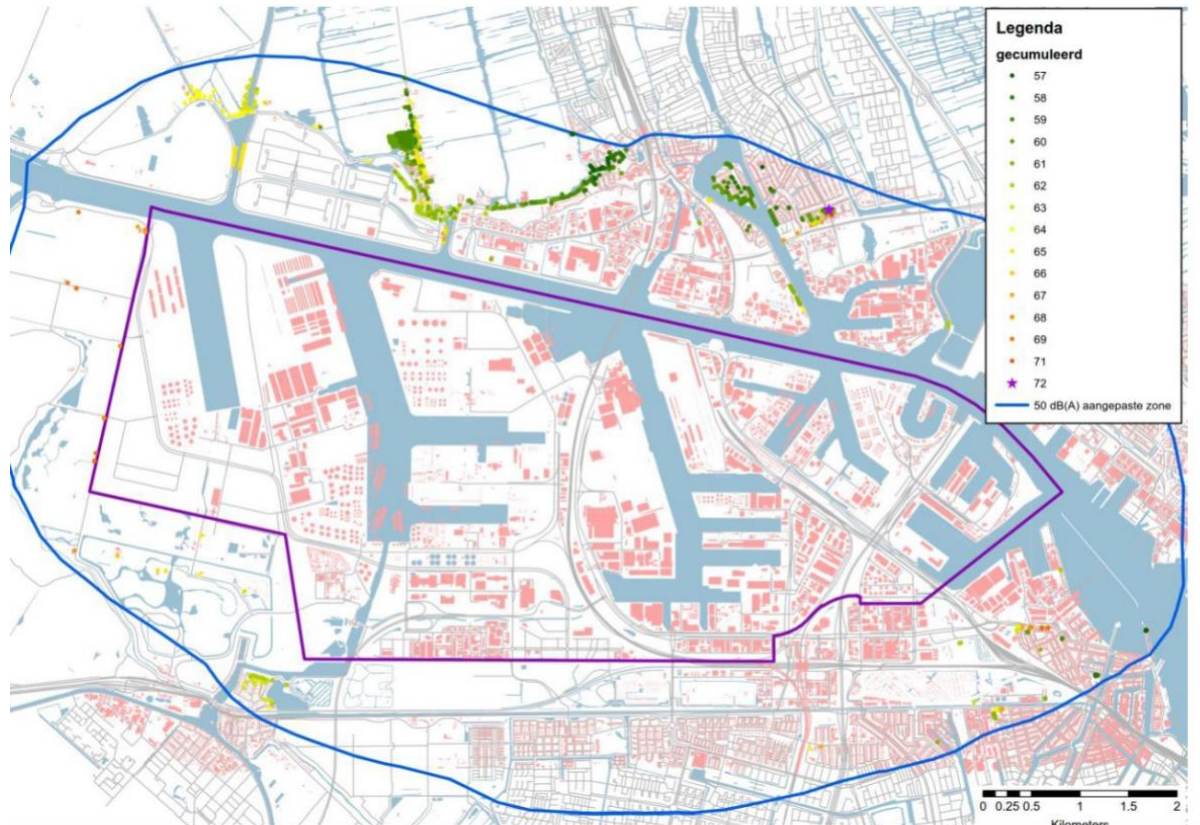
- Het N1 terrein bevindt zich in het gezoneerde bedrijventerrein Westpoort. Dit is een industrieterrein waarin de geluidsruimte onder druk staat. In 2018 is daarom een nieuw 'geluidruimteverdeelplan' vastgesteld. In dit plan is geen ruimte opgenomen voor een evenemententerrein (als inrichting). Er kunnen daardoor per jaar niet meer dan 12 evenementdagen plaatsvinden (APV). Boven de 12 dagen per jaar wordt het gebruik vanuit de APV namelijk niet meer gezien als incidenteel, dient het gezien te worden vanuit de wet milieubeheer en zou er geluidsruimte gereserveerd moeten worden voor het terrein (ware het een inrichting<sup>2</sup>).
- De geluidsdruk in het gebied is zonder evenementen al vrij hoog. Onderstaande afbeelding<sup>3</sup> laat zien wat de gecumuleerde geluidswaarden in Westpoort zijn. Hierin zijn meegenomen de geluidsdruk van de Westrandweg (A5), vliegverkeer van Schiphol, industriegeluid en geluid van het spoor. Gemeten is dat de meest noordelijke woningen van gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (in 2019 Haarlemmermeer) en de meest zuidelijke woningen in gemeente Zaanstad een cumulatieve geluidbelasting hebben die kan oplopen tot 65 dB(A). Industrielawaai is continu en gelijkmatig. Het belast de bewoners wel, maar bewoners wennen eraan, het valt minder op. Festivallawaai is incidenteel en aanwezig, en valt wel op (en blijft opvallen). En het komt bovenop de in 2015 opgehoogde geluidsnorm voor de omliggende woningen in de industriële geluidszone van Westpoort. Los van het feit of het evenementenlawaai leidt tot

---

<sup>2</sup> In geval dat het geluid afkomstig is van een evenement binnen een inrichting (in de zin van de Wet milieubeheer) valt festivallawaai onder industriegeluid. Bij evenementen niet in of op inrichtingen wordt het geluid middels de APV gereguleerd.

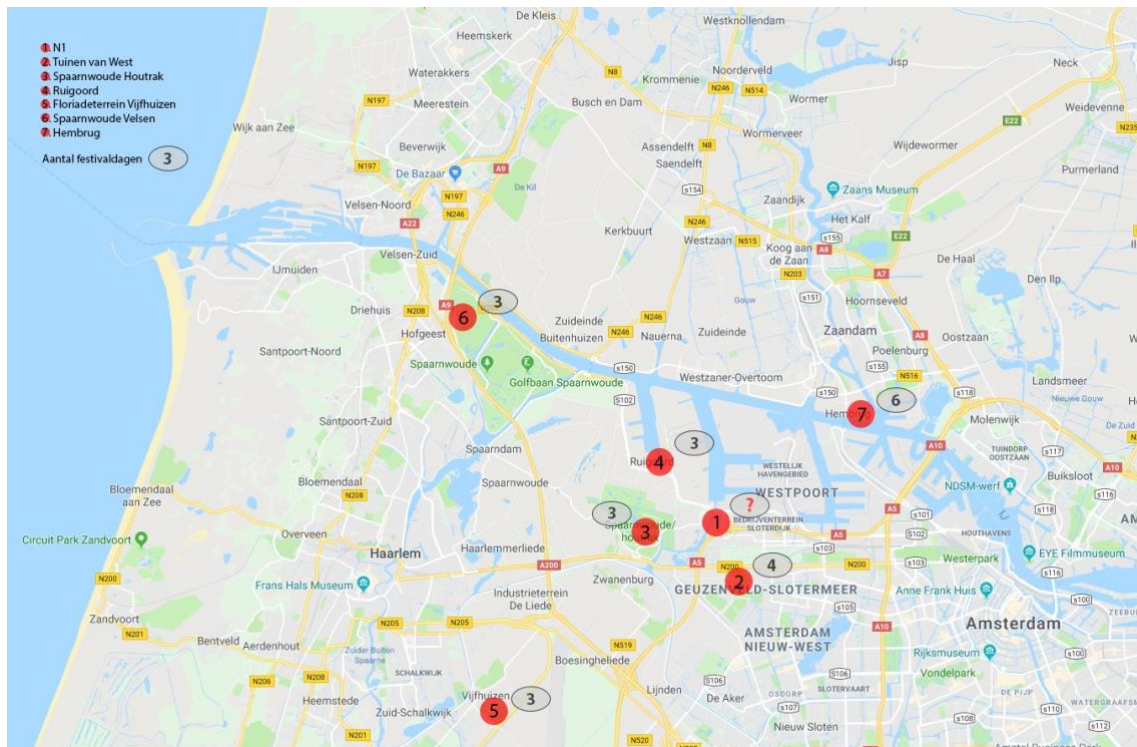
<sup>3</sup> Overgenomen uit Rapport "Aanpassing geluidszone Westpoort en HoogTij, Gecumuleerde geluidbelasting" van 28 augustus 2014, kenmerk I.2006.1368.19.R002 (uitgevoerd door Havenbedrijf Amsterdam ter ondersteuning van de nieuwe geluidruimte in het gezoneerde bedrijventerrein). Hierin staan alleen de belasting op woningen die door de aangepaste geluidzone van Westpoort een nieuwe Hogere waarde hebben gekregen.

overschrijdingen van de geluidsnorm uit het evenementenbeleid, zegt dit iets over de invloed van festivallawaai op N1 op de totale geluidsdruk op het gebied. Deze neemt sowieso toe.



**Figuur 2: gecumuleerde geluidsdruk industrieterrein Westpoort**

- Ook de (geluids)druk op het gebied vanwege evenementen op andere terreinen is hoog. Zie onderstaande figuur voor een overzicht van evenemententerreinen in de regio. De inwoners van Haarlemmerliede en Spaarnwoude (Halfweg en Zwanenburg), Westzaan en Amsterdam Nieuw West geven aan al jaren in verschillende mate (mede afhankelijk van de wind) overlast van deze terreinen te ondervinden. Afhankelijk van de keuze om al dan niet met het evenemententerrein op N1 door te gaan, komen hier in geval van N1 nog een aantal evenementen bij. Zie in Bijlage 9 de opgetelde evenementenkalender voor het gebied. De MRA maakt momenteel een inventarisatie van festivallocaties in de regio.



Figuur 3: Aantal evenemententerreinen in de regio incl. (geluid belastende) evenementdagen

### Bijzondere situatie woonwagens Wethouder van Essenweg 10-24

De grootste geluidsoverlast wordt ervaren aan de wethouder van Essenweg nummer 2 - 24. De bewoners van nummer 10-24 (op het woonwagenterrein), wonen in woonwagens die dertig jaar geleden zijn gebouwd volgens de toenmalige richtlijnen van het VROM. Omdat er destijds nog geen aandacht aan geluidsisolatie werd besteed, zijn deze woonwagens zeer geluidsgevoelig. Hierdoor wordt de toegestane geluidsnorm van 85 dB(C) buiten, binnenshuis zwaarder ervaren dan bij reguliere woningen het geval is.

- Woonwagens hoeven niet te voldoen aan de regels die het Bouwbesluit aan woningen stelt. Het zijn namelijk geen bouwwerken in de zin van het Bouwbesluit. Woonwagens kennen vanwege het feit dat deze in principe mobiel zijn, een lichte bouw waardoor er wat betreft geluidsisolatie beduidend minder mogelijk is dan bij reguliere woningen die uit steen of beton zijn opgetrokken. Vanwege die mobiliteit wordt in de wetgeving voor industriegeluid de norm op de grens van de woonwagenstandplaats gesteld. Deze norm voor woonwagenstandplaatsen is gelijk aan de norm die gesteld wordt voor buiten op de gevel bij reguliere woningen.
- De woonwagenstandplaatsen aan de Wethouder van Essenweg zijn gelegen op het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Dit is in het kader van de Wet geluidhinder een gebied dat is aangewezen voor de vestiging van grote lawaai

makende industrie. Het is per definitie niet bedoeld voor bewoning. Derhalve wordt in dergelijke gebieden uitsluitend en met grote terughoudendheid de vestiging van bedrijfswoningen toegestaan. Desondanks heeft de gemeente Amsterdam in 1990 deze plek aangewezen (de inrichting is met subsidie VROM en uitgevoerd door de Koninklijke Nederlandse Heidemaatschappij zoals gebruikelijk bij alle woonwagenlocaties in Amsterdam).

- De woonwagens zijn daarbij niet beschermd tegen geluidhinder vanwege het industrieterrein. Toch zijn de woonwagenbewoners op de Wethouder van Essenweg op initiatief van de gemeente hiernaartoe verplaatst. Dat maakt deze situatie anders.<sup>4</sup>
- Woonwagenstandplaatsen zijn daarnaast wel degelijk geluidgevoelig in het kader van de milieuwetgeving en dus in het kader van een goede Ruimtelijke Ordening (dit gaat verder dan alleen geluid, zie ook het nieuwe beleidskader 'Gemeentelijk woonwagen- en standplaatsen beleid' van de minister van BZK, hieronder verder uitgelegd) en moeten ook als zodanig beschouwd worden. In het kader van een ruimtelijke afweging rondom het festivalgeluid zal daarom bij de woonwagens aan de Wethouder van Essenweg rekening gehouden moeten worden met de beperkingen van de bouw van woonwagens.
- In het Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsen beleid (2018)<sup>5</sup> staat duidelijk aangegeven dat woonwagenbewoners recht hebben op gelijke behandeling: *'Het gelijkheidsbeginsel houdt in woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn.'* en *'Het (materiële) gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden naarmate van hun verschil'*.
- Een geluidsnorm van 85 dB(C) op de gevel van de woonwagen neemt door de constructie van de woonwagens in de woning nauwelijks af. De NSG heeft tijdens Vunzige Deuntjes een binnen meting gedaan waaruit afgeleid kan worden dat de geluidsbelasting binnen bij de basisnorm van 85 dB(C) op 79 dB(C) uitkomt.<sup>6</sup> Zie hiervoor Bijlage 10. De spraakverstaanbaarheidsgrens wordt hiermee dan waarschijnlijk overschreden en ook de bassen leiden binnenshuis tot grote hinder. Dit is in de praktijk ervaren door beide

---

<sup>4</sup>De hier ontstane situatie geeft aanleiding om ook los van het festivalterrein hier een keer goed met de betrokken partijen naar te kijken.

<sup>5</sup> Gevonden op: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/07/02/beleidskader-gemeentelijk-woonwagens-en-standplaatsenbeleid>

<sup>6</sup> Dit is een eenmalige meting, deze moet beschouwd worden met de nodige marges. Aangenomen kan wel worden dat de dB(C) waarden inderdaad hoog zullen zijn.



projectleiders tijdens het Dockyard festivals in 2017. De koffiekopjes stonden letterlijk te rinkelen op tafel.

- Spraakverstaanbaarheid wordt in het evenementenbeleid van Amsterdam niet als norm gehanteerd. De dB(C) norm op de gevel van de woning wordt als maatgevend aangehouden. Een norm binnenshuis wordt dus niet gehanteerd. Burgemeester van der Laan heeft in de raadscommissie Algemene Zaken (AZ) op 8 december 2016 aangegeven dat spraakverstaanbaarheid binnenshuis met de deuren en ramen dicht wel de ondergrens is voor bewoners. Dat geldt dus ook voor woonwagenbewoners. Dit criterium lijkt bij maximale belasting van 85 dB(C) bij de woonwagens niet gehaald te worden.<sup>7</sup>
- Bij dat laatste adviseren wij nader onderzoek te doen naar het maximale binnen geluidniveau van de woonwagens om te bezien wat duldbaar is. Gezien de minimale isolatie en als gevolg daarvan hoge geluidsniveau binnen de woonwagens tijdens de festivals, adviseren wij daarnaast om bij deze locatie geen meteocorrectie toe te passen.

## Geluidbeleving

De mate van geluidsoverlast die men ervaart is per definitie subjectief en daarom is het lastig om een objectief oordeel te vellen over de beleving van het geluid in het gebied rondom het N1 terrein. Om toch meer inzicht van de geluidsoverlast in de omgeving te verkrijgen is er direct na The Flying Dutch een belevingsonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 7). Op 4 juni werden ruim 5.600 huishoudens in de directe omgeving (gedeeltes van Amsterdam, Halfweg, Westzaan en Zaandam) per brief benaderd om mee te doen aan een online bewonersonderzoek. In totaal hebben 463 respondenten het onderzoek ingevuld, een respons van 8%. Dit is geen uitzonderlijk lage, maar ook geen hoge respons. Dat de brief niet persoonlijk geadresseerd was en er alleen online gereageerd kon worden speelt hier waarschijnlijk in mee. Daarnaast stond er bij Flying Dutch voor omwonenden gunstige wind, waardoor de overlast kort voor het afnemen van de enquête minder was dan het had kunnen zijn. Dit heeft waarschijnlijk impact gehad op de respons.

**Tabel 1: Respons naar deelgebied**

	verzonden	deelgenomen	respons%	% t.o.v. totale respons
Amsterdam	3399	180	5,3	39
Halfweg	1072	151	14,1	33
Westzaan	579	78	13,5	17
Zaandam	566	54	9,5	12
<b>totaal</b>	<b>5616</b>	<b>463</b>	<b>8,2</b>	<b>100</b>

<sup>7</sup> Zie rapportage NSG in bijlage 10.

De respons op een verzoek om deel te nemen aan een onderzoek zegt daarnaast veel over de betrokkenheid bij het onderwerp: bewoners die weinig te maken hebben met eventuele problematiek zullen minder geneigd zijn mee te doen. Duidelijk is dat in Halfweg en Westzaan (telkens 14%) respons het thema verhoudingsgewijs het meest leeft. In Zaandam is de respons 10%, in Amsterdam is deze met 5% veruit het laagst.

De meest opvallende punten uit het onderzoek zijn:

- Van de 463 respondenten geven er 188 (41%) aan in sterke mate gemerkt te hebben dat er evenementen waren en 150 (32%) zeggen in enige mate iets gemerkt te hebben. Samen is dit het overgrote merendeel (73%).
- Relatief veel oudere omwonenden deden mee aan het onderzoek: ongeveer tweederde van de respondenten is ouder dan 50.
- De grootste overlast wordt ervaren door geluidsoverlast (driekwart van de bewoners), meer specifiek de overlast van de harde bassen dB(C)'s, overlast in de tuin en in de avonduren en de verstoring van de nachtrust (ongeveer de helft).<sup>8</sup>
- Een groot deel van de respondenten woont in Westzaan, wat op 4 kilometer (!) afstand van het terrein ligt.
- Maar zes procent van de respondenten heeft overlast gemeld bij de Gemeente Amsterdam via telefoonnummer 14 020. Buiten de gemeente was maar 1 op de 5 respondenten bekend met deze mogelijkheid. Binnen de gemeente was 34% bekend met 14020.
- Aan alle respondenten is gevraagd hoe men in het algemeen staat tegenover de aanwezigheid van festivals in de woonomgeving. De deelnemers aan het onderzoek zijn in meerderheid negatief, met name buiten Amsterdam.
- Een derde van de respondenten vindt de overlast ook zonder het N1 terrein al te veel. In Halfweg is dit percentage zelfs bijna de helft. Een kwart (26%) van de respondenten vindt 1 à 2 evenementen acceptabel en een vijfde (19%) vindt 3 à 4 evenementen acceptabel.
- Een eventuele reductie van het niveau van het basgeluid zou mogelijk meer draagvlak voor de evenementen kunnen betekenen.

Geconcludeerd kan worden dat de geluidsoverlast van (dance) festivals in de directe omgeving leeft, met name in Haarlemmerliede, Spaarnwoude en zuidelijk Zaanstad. Terwijl deze overlast minder in Amsterdam zo gevoeld wordt. Een groot deel van de respondenten vindt dat het huidige festivalaanbod sowieso al tot te veel overlast leidt

---

<sup>8</sup> Evenementen op het N1 kavel duurden maximaal tot 23u. Op dat moment gaat het geluid op het terrein zelf uit. Wel zijn er verschillende illegale 'afterparties' gemeld, die tot in de nacht doorgingen.

(dus ook zonder het N1 terrein). Desondanks blijkt dat bewoners overlast niet snel bij de overheid melden, hetgeen voor een deel te verklaren is door de onbekendheid met meldpunt 14 020.

Als laatste moet opgemerkt worden dat de uitslag waarschijnlijk wat gunstiger uit is gevallen dan wanneer The Flying Dutch de geluidsruimte die vrijkwam door de voor het festival gunstige wind, volledig had benut. Het gaat om 3 tot 5 dB en de ruimte zat voornamelijk nog in de laagste frequenties. De bassen hadden harder gekund, die juist ook in dit onderzoek als grootste oorzaak van overlast werden aangewezen. The Flying Dutch heeft de 'best beschikbare techniek' (extra sub woofers in tegengestelde richting) ingezet en deze techniek lijkt prima te werken.

Met een andere (voor omwonenden ongunstige) windrichting, was de omgeving zwaarder belast, en dat had de beleving daar ook sterk negatief kunnen beïnvloeden. Het belevingsonderzoek is daarom niet gedaan na de zwaarste belasting (geluidsuitstoot en meewind naar de woningen) die voor N1 aan het begin van dit jaar was voorzien.

### **Effecten van geluidsoverlast op volksgezondheid**

Geluidsoverlast kan impact hebben op de volksgezondheid. Geluidsoverlast van festivals is echter incidenteel, niet chronisch. Op uitnodiging van de gemeente Amsterdam heeft Mr. Drs. (Arts) Theo van Gelder over dit onderwerp gesproken in de raadsvergadering op 14 februari jl. Van Gelder verwijst naar onderzoek dat uitwijst dat ook incidentele geluidsoverlast gezondheidsgevolgen kan hebben.

In de notitie 'Chrono biologische en slaap versturende effecten van geluidshinder' (2018) beschrijft onderzoeker Dr. Marijke C.M. Gordijn de effecten van incidentele geluidsoverlast als volgt:

- Voor volwassenen: directe gevolgen van een te korte slaap of niet-optimale slaap zijn vaak de volgende dag al zichtbaar: vermoeidheid, minder alert, minder geconcentreerd, sneller geïrriteerd zijn, meer honger hebben en sneller de keuze voor ongezonde snacks maken.
- Voor kinderen: slaaptekorten verstoringen van het slaap/waak-ritme leiden ook bij kinderen en tieners tot problemen. Zo is er naast de genoemde effecten bij volwassenen, bij kinderen en jongeren een verhoogd risico op internaliserende gedragsproblemen, waaronder stemmingswisselingen, depressie en angststoornissen, en externaliserend gedrag (gedrag waar de omgeving last van heeft), waaronder agressief gedrag, hyperactiviteit en aandachtstoornis. Slaaptekort leidt ook tot cognitieve problemen, zowel bij simpele uitvoertaken als bij complexe cognitietaken. Juist bij kinderen levert dit dan ook leer- en geheugenproblemen op met als gevolg verminderde schoolprestaties.

Deze effecten komen bij elk festivalterrein voor. Met name als het 'dance' festivals betreft. Het N1 terrein ligt echter in een gebied dat al sinds jaren overlast ervaart van een flink aantal dancefestivals (o.a. van locatie Spaarnwoude Houtrak, Tuinen van West, en Ruigoord – zie figuur 3).

Er dient daarom goed gekeken te worden naar het uiteindelijke aantal van dit soort evenementen dat als 'redelijk' wordt gezien voor dit gebied.

#### 4.3. Bijvangst

- Bij het evalueren van de pilot-evenementen viel vooral het positieve effect van cardioide geluidsystemen (teggeluid) op. Daarnaast is er geëxperimenteerd met extra affiltering tot en met de 40 Hz tertsband. Dit heeft geleid tot een vermindering van het aantal dB(C)'s voor het betreffende podium en niet tot ontevreden bezoekers. Aanbevolen wordt om hier op grotere schaal en langere tijd mee te experimenteren op N1, mocht worden besloten het terrein voor langere tijd in gebruik te nemen. Hierbij moeten festival organisatoren worden 'verleid' (bijv. door iets extra's te doen voor festivalorganisatoren die dit uit willen proberen).
- Daarnaast viel op dat er vaak geluidsoverlast werd ervaren na afloop van de evenementen. Dit werd veroorzaakt door illegale afterparties die na afloop van de evenementen in de omgeving werden gehouden. Hier moet na afloop van een festival op N1 goed op gecontroleerd en gehandhaafd worden.
- Amsterdam hanteert een FOH-norm van 25 meter voor het podium. Deze norm lijkt voor brede podia, waarbij het veld groter is dan 25m, bij festivals (zoals Flying Dutch) in de praktijk moeilijk haalbaar, waardoor het FoH-punt verder weg van het podium wordt geplaatst. In dat geval dient de meetwaarde ter plekke gecorrigeerd te worden voor de afwijkende afstand, opdat er op 25m niet meer dan 100 dB(A) ontvangen wordt in verband met preventie gehoorschade.
- Vanwege de pilot zijn de beste BBT-technieken door festivalorganisatoren ingezet. Dit heeft tot goede resultaten geleid.

#### 4.4. Conclusies en aanbevelingen

- 1) Het is geluidstechnisch moeilijk te concluderen welk type festivals, met hoeveel personen er op het N1 kavel zullen 'passen'. Gezien is dat een van de dagen van Music On Festival structurele overschrijdingen kende (30%), en Flying Dutch zonder overschrijdingen (maar wel met de 'hulp' van westenwind, dus van de woningen af) uit kon. Er is in de pilotperiode niet getest met volle belasting voor

- omwonenden (combinatie maximale aantal bezoekers en voor omwonenden ongunstigewind). Daarmee weten we niet exact wat de precieze zal passen.
- 2) Er dient daarom ook in de toekomst (samen met de omgeving) blijvend gemonitord en geëvalueerd te worden. Wellicht dat na het uittesten van meerdere evenementen een beter beeld gevormd kan worden van wat er wel en niet op het terrein georganiseerd kan worden.
    - a) Hierbij is het een aanbeveling de geluidsdruk tijdens grootschalige dancefestivals op dezelfde manier te (blijven) meten als tijdens dit onderzoek (inclusief referentie meetpunten). Dit voorkomt mogelijk discussies over de zuiverheid van metingen.
    - b) Het is ook aan te bevelen bij de vergunningverlening extra scherp te controleren op geluidsplannen bij aanvragen die een maximale geluidsbelasting voor omwonenden betekenen.
  - 3) Het aantal dagen waarop een (grootschalig) evenement kan plaats vinden dient gelimiteerd te worden tot maximaal 12. Geconstateerd is wel dat een dergelijk getal voor de omgeving als veel te hoog wordt ervaren en de vraag is of hiermee wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. De geluidsoverlast van het terrein wordt met name ervaren op de Wethouder van Essenweg, in gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (Halfweg) en Zaanstad (Nauerna en Westzaan). In de totstandkoming van het daadwerkelijke aantal evenementen dat wordt gekozen voor dit locatieprofiel dienen deze gemeenten, mede uit name van de actieve bewoners, betrokken te worden.
    - a) Vanwege de unieke situatie bij de woonwagens wordt aangeraden om voor de woonwagens de meteorocorrectie niet toe te passen.
    - b) Vanuit de werkgroep wordt aangeraden om een goede afweging te maken over het aantal evenementen dat jaarlijks op deze locatie wordt toegestaan en hierbij rekening te houden met de bestaande evenementen in de omgeving.
  - 4) Het omgevingsgeluid veroorzaakt door Schiphol, de A5, Westspoor etc. is aanzienlijk en daar zou het evenementengeluid van N1 bijkomen. Tegelijkertijd worden er in de directe omgeving al allerlei grootschalige muziek-evenementen georganiseerd (waaronder Awakenings, Wooferland in Spaarnwoude, Het Amsterdams Verbond, Komm Schon Alter, Chin Chin Fest op Tuinen van West en Loveland in het Sloterpark). Daarnaast zijn er muziekfestivals met minder bezoekers die ook bijna vergelijkbare geluidsoverlast geven zoals Zeezout, Kadirga en Solstice. Aanbeveling is om deze factoren in het opstellen van het locatieprofiel mee te nemen.
  - 5) De geluidsdruk op het gebied dat wordt veroorzaakt door festivals is een regionaal probleem. Het betreft in ieder geval de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Zaanstad, Amsterdam en mogelijk ook Haarlem en Velsen. Aanbeveling is om deze dialoog op korte termijn op te starten. De

inventarisatie van de MRA lijkt een goed startpunt voor een regionaal gesprek over de verdeling van de geluidsdruk van festivals over de regio.

- a) Hierin kan ook gekeken worden of festivals op verschillende (niet-concurrerende of extra overlast gevende) locaties gecombineerd kunnen worden om het totale aantal dagen van festival overlast voor omwonenden te beperken.
- 6) Aanbeveling is om de discussie over spraakverstaanbaarheid en de duldbaarheid van hinder in de woonwagens op de Wethouder van Essenweg, in relatie tot het rapport Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid, serieus te nemen en verder te onderzoeken. Het is een nieuwe situatie die zich bij N1 voor het eerst voordoet.
- 7) Om overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te reduceren dient er blijvend gezocht te worden naar nieuwe technieken en oplossingen. Voor N1 is het advies om inzet van de allernieuwste (meest geavanceerde) BBT-apparatuur te verplichten.

## 5. Natuur en Milieu

### 5.1. Introductie en wijze van onderzoek

De werkgroep Natuur en Milieu heeft zich beziggehouden met vragen over de invloed van een festivalterrein met veel geluid en bezoekers op de lokale flora en fauna, op de luchtkwaliteit en op de waterhuishouding in de omgeving kan hebben. Samen met de omwonenden, Landschap Noord-Holland, de Vogelwerkgroep Amsterdam en Stichting Free Nature werden eerder door deze groep gestelde vragen beantwoord.

De vragen met betrekking op de flora en fauna werden door extern onderzoeksbureau Van der Goes en Groot, onderzocht. Zowel het selecteren van dit bureau als de formulering van de uitvragen en de begeleiding van het onderzoek is in samenspraak door de werkgroep gedaan.

De vragen inzake de luchtkwaliteit werden door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied beantwoord. De invloed op de waterkwaliteit wordt geborgd middels de procedure van de evenementenvergunning die door de organisator moet worden aangevraagd.

### 5.2. Uitkomsten

#### Invloed op dieren

Van der Goes en Groot heeft in de periode april tot en met juli van dit jaar een extern onderzoek uitgevoerd om in kaart te brengen welke (beschermde) diersoorten zich op het terrein en in de omgeving bevinden. Het onderzoek heeft zich in het bijzonder gericht op de aanwezige broedvogels en vleermuizen. Het onderzoek van Van der Goes en Groot is te vinden in de bijlage (bijlage 11: Onderzoek Flora en Fauna).

#### Gebiedsinventarisatie:

Middels een gebiedsinventarisatie heeft Van der Goes en Groot onderzoek gedaan naar planten en gewassen op het terrein en in de (wijde) omgeving daarvan. Hierbij werd door Van der Goes en Groot gebruik gemaakt van de 'Nationale Databank Flora en Fauna' (2008-2018); ook de waarnemingen van leden van de werkgroep werden meegenomen.

Dit onderdeel levert het volgende resultaat op:

- Er werden op het terrein zelf geen beschermde plantensoorten aangetroffen, wel werd er op 1400 meter afstand een Karthuizer Anjer in de wegberm aangetroffen;
- In het Geuzenbos (op 130 meter) werd bij twee waarnemingen een ringslang aangetroffen;

- Jaarrond beschermde broedvogels werden aangetroffen: een havik op 1000 meter en een buizerd op 470 meter, verder is er op bedrijventerrein de Heining een populatie van zo'n 20 paar huismussen gezien.
- Ruim buiten het plangebied zijn de volgende grondgebonden zoogdieren gevonden: de boom- en steenmarter, de bunzing, de hermelijn en de wezel;
- Op het festivalterrein rond bosschages zijn foeragerende gewone dwergvleermuizen gespot, alsmede de laagvliegende meervleermuis over het verlengde water van de Amerikahaven naast het festivalterrein.

Geconcludeerd wordt dat er met uitzondering van broedvogels en vleermuizen verder geen beschermde diersoorten en/of beschermde planten werden aangetroffen op het festivalterrein. Om die reden is ervoor gekozen om m.b.t. deze dieren een bredere inventarisatie uit te voeren.

#### Broedvogels:

Om een inventarisatie te kunnen maken van de broedvogelpopulatie zijn er in de lente van 2018 in totaal 5 veldonderzoeken uitgevoerd. Tijdens deze onderzoeken is onderzocht waar welke broedvogels zich op het terrein bevinden en welke van deze vogels zich binnen een actieradius van 300 meter daarbuiten ophouden. In totaal zijn er 46 soorten vogels gevonden, waarvan 30 op het festivalterrein. Dit betrof overigens de waarnemingen, niet per se de plek waar vogels broeden. Een aantal soorten van de 'rode lijst' zijn: de koekoek, nachtegaal, spotvogel, huismus en kneu. Ook is het gedrag van de vogels tijdens het festival Flying Dutch bestudeerd.

In het naastgelegen Geuzenbos bevinden zich relatief veel (broed)vogels (meer dan 80 soorten), waaronder verschillende beschermde soorten die op de 'Rode Lijst' staan. Er bestaat een reële kans op verstoring van (broed)vogels door geluid, vuurwerk en passerend festivalpubliek.

Voor, tijdens en na het evenement Flying Dutch (periode 1-3 juni) is er specifiek onderzoek gedaan naar de broedresultaten van de Oeverzwaluw in de oever van randsloot Westrandweg. Onderzoek toonde aan dat er geen negatieve gevolgen zijn geconstateerd. Tijdens het festival leken ze in ieder geval geen overlast te ondervinden van het geluid (ze vertoonden hun 'normale' gedrag) en zijn ze ook niet vertrokken tijdens het festival. De jongen zijn succesvol uitgekomen.

#### Effect van festivalgeluid op broedvogels

In de wetenschappelijke literatuur bestaat er geen consensus over de invloed van festivalgeluid op broedvogels. Sommige wetenschappers claimen dat een negatieve invloed is bewezen, andere wetenschappers wijzen erop dat in een 'open systeem' een dergelijke conclusie nooit getrokken kan worden; volgens hen is het negatieve effect niet onweerlegbaar toe te wijzen aan festivallawaai. Om die reden zijn de vogels



geobserveerd tijdens festivals Music On (5 en 6 mei) en Flying Dutch (2 juni). Tijdens Music On werd (door stichting Free Nature) geconstateerd dat enkele vogels tijdens het festival opvlogen om vervolgens weer op het nest terug te keren, terwijl bij Flying Dutch (onderzoek Van der Goes en Groot) de vogels zich niets van het geluid aan leken te trekken. Dit kan met de windrichting te maken hebben gehad; bij Flying Dutch stond de wind van het Geuzenbos af. Tegelijkertijd is er geen afwijkend gedrag waargenomen van de oeverwaluwen langs het kanaal direct naast het terrein, waar het festivalgeluid zeer goed te horen was.

### Vleermuizen

Er zijn een tweetal soorten vleermuizen op en rondom het terrein waargenomen, waarvan de dwergvleermuis foerageert aan de waterkant van het terrein. Geconstateerd is dat de vleermuizen pas laat in de avond in de buurt van het terrein aankomen, voornamelijk na 23u, wanneer het festival al is afgelopen. Er zijn dan nog wel activiteiten op het terrein waarbij de velden nog verlicht zijn. Het is belangrijk dat er door de organisator rekening mee wordt gehouden dat de verlichting richting het kanaal wordt afgewend of indien qua veiligheid mogelijk wordt uitgeschakeld.

### Glasaalpassage boezemgemaal Halfweg

Verder is er contact gezocht met de onderzoekers van de vispassage bij het Gemaal Halfweg. Hier wordt dagelijks onderzoek gedaan naar de intrek van Driedoornige stekelbaars en Glasaal. Zowel voor, gedurende en na het festival Music On en Flying Dutch zijn er geen veranderingen in de intrek van soorten geconstateerd welke in relatie gebracht zouden kunnen worden met de twee genoemde festivals.

### Grazers in het Geuzenbos

Naast het N1 terrein ligt het oude Geuzenbos, een natuurgebied dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Geuzenbos is ongeveer 70 hectare groot en wordt in opdracht van de Gemeente en het Havenbedrijf door Stichting Free Nature onderhouden. Er grazen ongeveer 30 Schotse Hooglanders en Konikpaarden. De sociale en zelfredzame kudde zorgen ervoor dat het gebied zich op natuurlijke wijze ontwikkelt met zo min mogelijk menselijke invloed. Het Geuzenbos is om twee belangrijke redenen gevoelig voor de activiteiten die op het evenemententerrein tijdens publieke evenementen plaatsvinden:

- Afhankelijk van de windrichting werd door de beheerder van Free Nature geconstateerd dat de aanwezige grazers last ondervinden van het harde geluid van de festivals. Tijdens Music On was het oostenwind en verzamelden de grazers zich voor de duur van het festival op het meest westelijke deel van het gebied. Volgens de beheerder waren de grazers zichtbaar onrustig en vertoonden deze vluchtgedrag. Bij The Flying Dutch was het westenwinden werd door de grazers beduidend minder hinder ondervonden van het festivalgeluid;

- De beheerder maakte ook melding van broedende zwanen die hun nest tijdens het Music On festival hebben verlaten waardoor hun broedsel verloren is gegaan. Het valt niet te bewijzen dat dit door het festival lawaai komt. Of broedende vogels in niet bereikbare broedplaatsen nadeel ondervinden is net zo moeilijk te bewijzen.
- Het festivalpubliek wordt in principe via de oostkant van het terrein aan- en afgevoerd, maar het is niet te vermijden dat er ook publiek via de Wethouder van Essenweg, de westzijde, naar het festival komt. Het publiek via deze route langs komt zorgt volgens de beheerder voor onrust bij de grazers en er wordt bovendien (soms voor de dieren gevaarlijk) afval achtergelaten. De afspraak met de organisator is dat dit afval na het festival wordt opgeruimd.

#### Gebruik van vuurwerk

Groot vuurwerk (vuurwerk dat boven de bomengrens uitkomt en veel lawaai maakt) heeft over het algemeen een negatieve invloed op de in een omgeving aanwezige dieren. Tijdens Flying Dutch werd tussen 22 en 23 uur meermaals groot vuurwerk afgestoken. Onderzoek is er die avond ter plaatse niet geweest, maar het is landelijk bekend dat dieren tijdens het afsteken van vuurwerk bang worden en door de luide knallen en lichtflitsen vluchtgedrag vertonen. Waarschijnlijk heeft het vuurwerk dus ook effect gehad op de aanwezige dieren in het Geuzenbos. De Gemeenteraad heeft een motie aangenomen om het gebruik van groot vuurwerk bij festivals in de openlucht te verbieden.

#### Luchtkwaliteit

Toename van fijn- en stikstof wordt gemeten middels een door de overheid opgestelde 'NIBM-tool'. Dit is een rekentool waarmee de verwachte luchtkwaliteit bij het opstellen van kleinere ruimtelijke- en verkeersplannen wordt vastgesteld. Met deze tool is een inschatting gemaakt in welke mate het festival zal bijdragen aan de toename van fijn- of stikstof in het gebied. Hierbij is de zeer ruime marge van 5000 vervoersbewegingen (waarvan 10% vrachtverkeer) per festival (delen door 7 voor weekgemiddelde) aangehouden. Zelfs met deze marge draagt het terrein niet of nauwelijks bij aan de bestaande luchtvervuiling in het gebied. Verder onderzoek is derhalve niet nodig.

#### Waterhuishouding

De invloed op de waterhuishouding is voor een groot deel afhankelijk van de aanpassingen die worden gedaan bij de inrichting van het terrein. Met name de waterbergingscapaciteit van het gebied moet voldoende zijn. Wanneer dit nodig is, wordt dit echter geborgd in het gebruikelijke proces van vergunningverlening.

### 5.3. Bijvangst

- Tijdens de pilotperiode was er sprake van een grote droogte in het gebied. Dit zorgde voor extra zorgen in verband met brandgevaar. Festivalbezoekers vormen mogelijk een groter risico voor brandgevaar in verband met het weggooien van sigaretten en glaswerk. De nabijheid van verschillende natuurgebieden maken deze zorgen groter. Er is daarom gekozen om voor het laatste festival extra brandwachten in te huren en festivalbezoekers proactief te wijzen op het risico van het weggooien van peuken en glaswerk.

### 5.4. Conclusies en aanbevelingen

- Er zijn op dit moment geen concrete aanwijzingen dat de op het terrein aanwezige (beschermde) dieren een belemmering vormen voor de inrichting van de kavel als evenemententerrein. Wel dienen er bij elk evenement specifieke mitigerende maatregelen genomen te worden om broedvogels op het terrein niet te verstoren. In de evenementenvergunning wordt het nemen van deze maatregelen vereist;
- Bewijzen dat eventueel afwijkend gedrag van vogels door festivallawaai is veroorzaakt, is op korte termijn niet mogelijk. Het kan ook niet worden uitgesloten. De gemeente Amsterdam voert de komende jaren samen met de UvA een onderzoek uit.
- Gezien de discussie over het effect van geluid op de (broed)vogels in het gebied, is het daarom aan te raden het gedrag van de vogelpopulatie meerjarig te monitoren. Als onderdeel van het evenementenbeleid vindt dit in de parken van de binnenstad reeds plaats. Aanbeveling is daarom om ook het N1 kavel in hetzelfde regime mee te nemen;
- Het wordt aanbevolen om vuurwerk dat knalt of lichtoverlast geeft boven de bomenrand te verbieden, met name in het broedseizoen.
- In de omgevingsvergunning moet worden opgenomen dat festivalorganisaties voorkomen dat de terreinverlichting het naastgelegen kanaal niet bereikt, zodat de daar aanwezige vleermuizen niet wordt verstoord;
- Het wordt aanbevolen om tijdens festivals extra prullenbakken te plaatsen in het gebied (in ieder geval langs de Wethouder van Essenweg en het fietspad), om de afvaloverlast voor het natuurgebied te minimaliseren. Daarnaast dient er op deze posities bebording geplaatst te worden om zwervende festivalgangers beter de weg te wijzen.
- Ten tijde van grote droogte in het gebied is het aan te raden extra brandwachten in het gebied te stationeren en festivalbezoekers te wijzen op het risico van het weggooien van peuken en glaswerk.

## 6. (Externe) Veiligheid

### 6.1. Introductie en wijze van onderzoek

De werkgroep (externe) veiligheid heeft zich voornamelijk beziggehouden met vragen over de randvoorwaarden met betrekking tot externe veiligheid (gevaarlijke stoffen en explosiegevaar etc.) en openbare orde en veiligheid (GRIP situaties, crowd management etc.). Samen met omwonenden, brandweer (Amsterdam Amstelland en Kennemerland), politie (Amsterdam Amstelland en Kennemerland), OOV (Amsterdam Amstelland en Kennemerland), GHOR, Provincie Noord Holland, Havenbedrijf, Gemeente Haarlemmermeer en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn de onderzoeksvragen beantwoord. Omdat N1 precies op het grensgebied van de verschillende veiligheidsdiensten ligt, is gekozen om met beide veiligheidsdiensten af te stemmen.

De vragen met betrekking tot de externe veiligheid zijn uitgewerkt door de ODNZKG en brandweer en besproken in de werkgroep. Uiteindelijk zijn de resultaten geland in een overzichtsmatrix. Zie Bijlage 11, 12 en 13 voor de volledige rapportages.

De vragen met betrekking tot Openbare Orde en Veiligheid zijn in een werksessie met OOV Amsterdam Amstelland en OOV Kennemerland beantwoord.

### 6.2. Uitkomsten

#### Risico's Externe Veiligheid

De door de brandweeren ODNZKG geïdentificeerde risico's zijn terug te vinden in onderstaande matrix. Deze matrix confronteert de impact met de waarschijnlijkheid van verschillende risico's. In Bijlage 14 zijn een tweetal scenario's (plasbrand benzine transport en explosie LPG transport) weergegeven inclusief de mogelijke effectafstand op het terrein).

De volgende risicobronnen zijn geïdentificeerd en geanalyseerd:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg uitgesplitst naar:
  - Ongeval met een tankwagen benzine
  - Ongeval met een tankwagen LPG
  - Ongeval met een tankwagen ammoniak
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor
- Hogedruk aardgasleiding
- Kerosineleiding
- Windturbines

Deze risicobronnen zijn uitgesplitst naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en giftige gassen.

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een ruimtelijk besluit: het **Plaatsgebonden Risico** (PR) en het **Groepsrisico** (GR).

### **Plaatsgebonden risico**

Het Plaatsgebonden risico (PR) is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal  $10^{-6}$  (1 op de miljoen of 1/1000000) per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn.

### **Groepsrisico**

Het groepsrisico (GR) is het risico dat een groep van meer dan 10 personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor bepaling van de hoogte van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de bevolking binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico. Het invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsafstand: de afstand tot waar bij een incident met gevaarlijke stoffen 1% van de slachtoffers nog overlijdt.

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi, ministerie van VROM, 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev, 2013). Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb, Ministerie van I&M, 2011).

### **Risico: Transport gevaarlijke stoffen over de weg**

#### *Westrandweg (A5)*

Van de risicobron van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is het groepsrisico hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico is groter dan 10%. Het besluit externe veiligheid transportroutes stelt dat in dit geval een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig is.

### *Westpoortweg*

Het groepsrisico is kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Dit houdt in dat voor de Westpoortweg een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is (artikel 7 en 9 uit het Bevt dienen ingevuld te worden).

#### **Risico: Transport gevaarlijke stoffen over het spoor**

Het betreffende spoortraject is niet opgenomen in Basisnet. Door een toekomstige ontwikkeling kan dit spoortraject gebruikt gaan worden voor het vervoer van brandbare vloeistoffen (categorie C3). De effectafstand van een incident met deze brandbare vloeistoffen op het spoor bedraagt 35 m (1 % letaliteit). Zodoende ligt het gehele N1 terrein ver buiten deze effectafstand en is deze transportroute niet relevant voor het N1 terrein.

#### **Risico: Hogedruk aardgasleiding**

Onder het zuidwestelijk deel van het terrein loopt een hogedruk aardgasleiding. Het betreft een leiding met een diameter van 11,4 cm en een druk van 40 bar. Voor deze leiding zijn het plaatsgebonden risico (PR  $10^{-6}$ ) en groepsrisico bepaald.

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar, de plaatsgebonden risicocontour (PR  $10^{-6}$ ) ligt op de hoge druk aardgasleiding. Zodoende wordt voor de leiding voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden, het groepsrisico is nihil. De realisatie van het evenemententerrein heeft een geringe invloed op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico blijft echter ruim onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

#### **Risico: Kerosineleiding**

De kerosineleiding heeft geen plaatsgebonden risicocontour (PR  $10^{-6}$ ). Wel wordt aangeraden om een belemmeringenstrook van 5 m voor deze leiding aan te houden. Deze strook moet vrijgehouden worden van (tijdelijke) bebouwing. Het evenementendeel van het N1 terrein ligt geheel buiten deze strook.

Gewenst is het om bij werkzaamheden aan (of graafwerkzaamheden nabij) de hoge druk aardgasleiding of aan de kerosineleiding geen evenementen te laten

plaatsvinden. Dit omdat incidenten met leidingen uitsluitend plaatsvinden bij werkzaamheden aan de leiding of bij graafwerkzaamheden nabij een leiding.

### **Risico: Windturbines**

Er staan drie windturbines op het terrein die relevant zijn bij evenementen (nrs 2, 3 en 4). Deze molens hebben een PR 10-6 contour van 116 m en een PR 10-5 contour van 24 meter. Daar het evenemententerrein als een kwetsbaar object beschouwd moet worden is het niet toegestaan dat het evenemententerrein binnen de PR 10-6 contour van de windturbine valt. Echter indien de turbines tijdens een evenement uitgezet worden kan de contour van 24 meter toegepast worden.

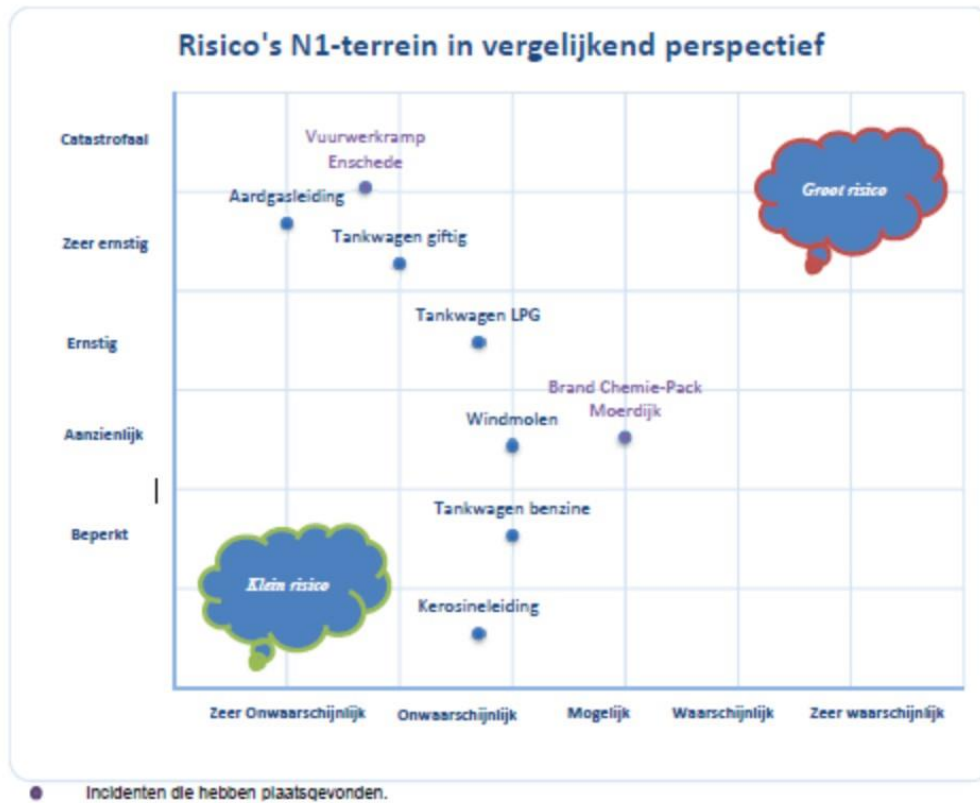
### **Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam**

Het N1 terrein is deels gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de hogedruk aardgasleiding en van de A5. De functie evenementen betreft echter geen object specifiek bedoeld voor minder-zelfredzame personen<sup>9</sup>, zodoende wordt op dit aspect voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Wel is het noodzaak om evenementen specifiek voor kinderen onder de 12 jaar of voor bejaarden of mindervalide personen uit te sluiten. Bij evenementen niet specifiek bedoeld voor de genoemde niet-zelfredzame doelgroepen is het noodzaak om de bezoekende niet-zelfredzame personen alleen onder geschikte begeleiding toe te laten.

De risicobronnen zijn als volgt verdeeld qua impact en waarschijnlijkheid:

---

<sup>9</sup> In de werkgroep is uitvoerig gesproken over de categorie minder-zelfredzaam. Festivalbezoekers die mogelijk minder goed zijn zichzelf in veiligheid te brengen vanwege het innemen van drank en drugs vallen hier niet onder.



Figuur 4: impact vs. waarschijnlijkheid (bijlage 13)

Er kunnen verschillende maatregelen worden getroffen om de impact, dan wel de waarschijnlijkheid te beperken. Onderstaande tabel geeft een aantal maatregelen weer:

Inhoud maatregel	Maatregel heeft invloed op:	Verandering in de gevolgen
Toegankelijkheid van het evenemententerrein voor hulpdiensten laten plaatsvinden via routes die niet in gebruik zijn als vluchtroutes	Hulpverlening	Een goede toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten draagt bij aan een betere hulpverlening en het sneller kunnen helpen van slachtoffers.
Vluchtmogelijkheden van risicobronnen af realiseren.	Zelfredzaamheid	Vluchtroutes van de risicobronnen af realiseren draagt dat bij aan een veiligere vluchtweg.
Werkzaamheden aan of in de omgeving van de aardgasleiding uitvoeren op de momenten dat er geen bezoekers	Kans op veel slachtoffers	Bij een fakkelbrand die ontstaat door het uitvoeren werkzaamheden vallen er minder



aanwezig zijn op de voorgestelde locatie.		slachtoffers doordat er minder personen aanwezig zijn in het effectgebied.
Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleidingen te beschermen tegen beschadigingen.	Kans op fakkelbrand	Beschermen van de buisleiding verkleint de kans op beschadigen van de leiding.
Geen transport van gevaarlijke stoffen over de weg laten plaatsvinden tijdens een evenement.	Kans op een ongevalsscenario op de weg	Het wegnemen van een risicobron zorgt ervoor dat ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen niet kunnen optreden.
Windmolens stil zetten tijdens een evenement op het N1-terrein	Kans op falen verkleinen	Stilzetten van de windmolens verkleint de kans op brand, bezwijken en vallende onderdelen.
Ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen opnemen in het noodplan van de evenementenorganisatie.	Zelfredzaamheid	Door noodplannen op te stellen en is de organisatie beter voorbereid.

### Grootste risico's OOV

Vanuit het oogpunt van Openbare Orde en Veiligheid zijn de volgende risico's geïdentificeerd:

#### *Ontruiming van het terrein na calamiteit op of in de buurt van het terrein.*

Er zijn verschillende calamiteitenscenario's die kunnen leiden tot het moeten evacueren van het festivalterrein. Denk hierbij aan bijvoorbeeld aan noodweer. Hoofdvraag hierbij is: hoe komt men zo snel mogelijk in veilig gebied? Het antwoord op deze vraag is echter voor ieder scenario anders. Er zijn een aantal factoren die evacuatie moeilijker maken dan bij andere festivalterreinen:

1. Het terrein ligt afgezonderd, wat het moeilijker maakt om snel naar veilig gebied te komen:
  - a. Naast vervoer per auto en pendelbus, is er geen OV-mogelijkheid om snel weg te kunnen komen.
  - b. Er zijn scenario's waarin veilig gebied verder weg ligt van het terrein.
  - c. Grotere hoeveelheden bezoekers zijn moeilijker te evacueren dan kleinere hoeveelheden bezoekers.
2. De nabijheid van de A5. In geval van een calamiteit kunnen mensen direct de snelweg op lopen om daar vervolgens opgepikt te worden. Dit kan zorgen voor gevaarlijke situaties op de snelweg.

3. In geval van 'one stage' evenementen (dus niet specifiek voor de locatie, wellicht wel voor het type evenementen): mocht er een calamiteit optreden die gerelateerd is aan het podium, dan ontstaat er sneller massale chaos dan in geval er op het terrein meerdere podia aanwezig zijn.

Hiervoor kunnen verschillen maatregelen worden genomen, die in eerste instantie de verantwoordelijkheid zijn van de festivalorganisator. Het is aan te raden om vanuit de veiligheidsregio's (zowel Kennemerland als Amsterdam-Amstelland) een aantal scenario's en processen klaar te hebben, die aansluiten op de maatregelen van de organisator, en dat in onderlinge samenhang te bekijken.

#### *Maximale capaciteit station Sloterdijk*

Wanneer bezoekers niet tijdig kunnen worden afgevoerd op station Sloterdijk, leidt dit tot OOV risico's (agressie, te veel mensen op de perrons). Zowel op het station zelf als op opeenvolgende stations, wanneer mensen hun eindhalte niet kunnen bereiken. Het is daarom belangrijk dat station Sloterdijk genoeg capaciteit heeft om alle festivalbezoekers af te handelen. Zie hiervoor hoofdstuk bereikbaarheid.

#### *Effect van lichteffecten op automobilisten op de A5*

De snelweg A5 ligt op hoogte. Dit zorgt ervoor dat eventuele lichteffecten van het festivalterrein (lasers, stroboscoop effecten etc.) kunnen zorgen voor hinder bij automobilisten die over de A5 rijden.

#### **Risico voor BRZO bedrijf Oiltanking**

Op korte afstand van het N1 terrein ligt BRZO bedrijf Oiltanking. Dit is een bedrijf dat vanwege het type bedrijfsvoering moet voldoen aan de hoogste veiligheidseisen. Er is vanwege de aard van dit bedrijf expliciet gekeken naar het veiligheidseffect van verschillende risico's op het bedrijf en visa versa. Zowel vanuit het perspectief van externe veiligheid als van OOV is echter door de verschillende diensten geconcludeerd dat zowel het risico van dit bedrijf op het terrein, als het risico van dit terrein op het bedrijf zeer klein/onwaarschijnlijk is.

- Vanuit externe veiligheid: Het N1 terrein ligt niet binnen het invloedsgebied van Oiltanking. Zodoende is dit bedrijf niet relevant op het aspect externe veiligheid voor het N1 terrein.
- Vanuit OOV perspectief is de ervaring dat mensen/festivalbezoekers niet zonder specifieke aanleiding (bijv. een protest) bij bedrijven binnen proberen te komen.

### 6.3. Conclusies en aanbevelingen

#### Vanuit Externe veiligheid oogpunt:

- Externe veiligheid is voor de tijdelijke inrichting als evenemententerrein geen 'showstopper'. Er zijn echter wel risico's die het terrein met zich meebrengt.
- Er kunnen verschillende maatregelen worden genomen, die deze risico's verkleinen. De maatregelen die in ieder geval genomen moeten worden zijn:
  - Gewenst is het om tijdens graafwerkzaamheden aan (of nabij) de hogedruk aardgas- of kerosineleiding geen evenementen te laten plaatsvinden.
  - Voor de hogedruk aardgasleiding geldt een belemmeringsstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding, gerekend vanuit het hart van de leiding. Deze strook moet vrijgehouden worden van (tijdelijke) bebouwing. Een medewerker van de Gasunie dient bij de opbouw van een evenement aanwezig te zijn om tijdelijke bebouwing bovenop of in de directe nabijheid van de gasleiding te controleren.
  - Richt het terrein zo in dat mensen vanuit meerdere richtingen het terrein af kunnen vluchten.
  - Relevante windmolens op het terrein dienen stilgezet te worden tijdens evenementen.
  - Het is noodzaak om evenementen specifiek voor kinderen onder de 12 jaar, voor bejaarden of voor mindervalide personen uit te sluiten. Bij evenementen niet specifiek bedoeld voor de genoemde niet-zelfredzame doelgroepen is het noodzaak om de bezoekende niet-zelfredzame personen alleen onder geschikte begeleiding toe te laten.
- Aanbevolen wordt om jaarlijks te evalueren met het Havenbedrijf, Provincie Noord-Holland en OV Westpoort, met name met betrekking op ontwikkelingen in het gebied: staan er uitgiftes of andere ontwikkelingen vanuit het bedrijfsleven gepland die mogelijk botsen met het tijdelijke evenemententerrein op N1?

#### Vanuit OOV oogpunt:

- Er dienen afspraken en nieuwe werkprocessen gemaakt te worden tussen de verschillende veiligheidsregio's:
  - De veiligheidsregio's Amsterdam – Amstelland en Kennemerland werken gezamenlijk van tevoren verschillende noodscenario's uit. In geval van calamiteiten kan zo sneller en effectiever worden gereageerd. Bovendien voorkomt het onduidelijkheden met betrekking tot wie (welke VRR), waarvoor, wanneer verantwoordelijk is.
  - Bij de voorbereiding van evenementen is het verstandig om iemand van de veiligheidsregio Kennemerland om input te vragen/te informeren.
- Een direct contactpunt bij het festival voor bedrijven in de omgeving, om een eventuele dreigende situatie (bijv. chemische wolk) zo snel mogelijk kenbaar te kunnen maken.

- Let bij het beoordelen van lichteffecten van festivals op de mogelijke overlast voor automobilisten op de A5.

## 7. Inrichting Terrein

### 7.1. Introductie en de wijze van onderzoek

De werkgroep inrichting terrein heeft zich beziggehouden met vragen over de inrichting en programmering van het terrein in de toekomstige situatie. Welke technische voorzieningen worden er aangebracht? Wat is de bereikbaarheid in geval van calamiteiten? Is er invulling voor de dagen dat er geen grootschalige festivals plaatsvinden? Hoe duurzaam wordt het terrein ingericht? Samen met omwonenden, brandweer, Recreatieschap Noord-Holland en Stichting Nachburgemeester werden alle onderzoeksvragen beantwoord. In belangrijke mate was de beantwoording van de vragen echter afhankelijk van de uitkomsten uit andere werkgroepen. Tijdens een brainstormsessie waaraan belanghebbenden hebben deelgenomen, werd nagedacht over andere mogelijke invullingen van het terrein voor de dagen dat er geen evenementen zijn.

Tijdens de sessie werd opgemerkt dat N1 door haar groene uitstraling het verdient om 'park' genoemd te worden in plaats van 'terrein'. Er bevinden zich immers diverse flinke boompertjes, veel struiken en ca. 60.000 m<sup>2</sup> gras. Zo bekeken zou het bij groen licht van het college dus gaan om voor de periode van 8 jaar een *evenementenpark* in te richten en geschikt te maken voor exploitatie.

### 7.2. Uitkomsten

#### Inrichting N1 park

Het is belangrijk dat het park in de toekomst inhoudelijk zo divers mogelijk geprogrammeerd wordt. Fysiek bestaat het uit twee aparte locaties:

- De zuidelijke locatie wordt primair ingericht voor (grootschalige) publieke evenementen. Dit deel bestaat uit 3 aparte velden. Op deze locatie kunnen zowel zomers als in de winter grote en kleine publieks- of andersoortige evenementen plaatsvinden;
- Het noordelijk deel wordt primair zomers ingericht als parkeerterrein; deze is nodig voor de evenementen op de zuidelijke locatie. Daarnaast kunnen op dit deel ook kleinschalige activiteiten plaatsvinden, zie Bijlage 15: Rapport N1 Park nachburgemeester.

Er zijn voor de inrichting en exploitatie in de werkgroep 3 uitgangspunten geformuleerd:

1. Benodigde infrastructuur voor gebruik bij evenementen
2. Fysieke inrichting
3. Programmering

### 1. Benodigde infrastructuur evenementen:

- Het park moet zo duurzaam mogelijk ingericht worden; water en elektra worden aangelegd. Dieselaggregaten en water hoeven door de organisatoren niet meer aangevoerd te worden. Om dezelfde reden wordt er een rioolput aangelegd;
- Er wordt een internetaansluiting geïnstalleerd;
- Het park moet worden voorzien van een stevige grasmat door gebruik van zgn. 'evenementengras'. Tijdens de periodes dat er geen evenementen georganiseerd worden, een grootschalig evenement neemt inclusief opbouw en demontage gemiddeld 15 dagen in beslag, heeft het gras afhankelijk van de weersomstandigheden minimaal 4 weken nodig om te herstellen;
- Om lichtoverlast voor de aanwezige dieren te voorkomen, worden er geen lantaarnpalen aangebracht;
- Huidige beplanting wordt waar mogelijk in stand gehouden. Mocht het op bepaalde plekken toch noodzakelijk zijn beplanting te verwijderen, dan wordt deze zoveel mogelijk op een andere plek van het park herplant;

Gebaseerd op bovenstaand wordt het investeringsbedrag voor het evenementenpark ingeschat op ca. € 1.228.779,22 exclusief BTW. (éénmiljoentweehonderdachtentwintigduizendzevenhonderdnegeenzeventig Euro en 22 Eurocent)  
Zie Bijlage 16: Investerings evenementenpark.

### 2. Fysieke inrichting m.b.t. veiligheid bezoekers bij grote evenementen:

- In samenspraak met politie en brandweer zijn op het park meerdere calamiteitenroutes aangelegd;  
Inde door het stadsdeel te verlenen evenementenvergunning wordt het door de organisator opgestelde veiligheidsplan opgenomen. Dit veiligheidsplan beschrijft de maatregelen die de organisator moet nemen om de veiligheid van de bezoeker te waarborgen. Ontruimingsscenario's, vluchtroutes, publieksveiligheid en gezondheidsaspecten worden zorgvuldig in dit plan beschreven. Nadat het veiligheidsplan is goedgekeurd door de brandweer, politie en de ghor wordt het in de evenementenvergunning opgenomen.

### 3. Programmering algemeen:

- De programmering van het park dient inhoudelijk zo breed mogelijk georiënteerd te zijn. Meerdere muziekstijlen moeten aan bod komen;
- Weekend festivals worden toegestaan;
- Er kan na 23 uur 's avonds geen programmering plaatsvinden. Overnachten op het park door bezoekers van evenementen is niet toegestaan;
- Op jaarbasis kunnen maximaal 12 evenementdagen worden op het park worden ingevuld (zie hoofdstuk geluid).

### **Programmering op periodes dat het park niet door voornoemde 12 evenementdagen wordt bezet.**

Buiten de periodes dat het park door grootschalige evenementen bezet wordt, blijft er meer dan genoeg tijd over om het park in te zetten voor andere activiteiten. Tijdens voornoemde brainstormsessie zijn de volgende suggesties besproken:

- Andersoortige publieksactiviteiten: een drive-in bioscoop, een sporttoernooi, een ijsbaan in winter (of zomer), een openlucht uitvoering van klassieke muziek of opera, food concepten (denk aan 'Rollende Keukens'), Cirque du Soleil, en dergelijke;
- Broedplaats: Een van de meer uitgewerkte ideeën is het plan van Ella Overkleef (oprichter Stichting Nachtburgemeester) om een broedplaats te vestigen voor jonge ondernemers uit de entertainmentsector. Men wordt hiermee van onderaf gestimuleerd nieuwe muziek of kunstconcepten in Amsterdam te introduceren. Zie advies van stichting Nachtburgemeester in bijlage 15.
- Verpozing: het park is ook geschikt om te mediteren, voor een tijdelijk beeldenpark of een plek waar lokale werknemers in de pauzes een wandeling kunnen maken, een broodje te eten of een balletje kunnen trappen;
- Flora en Fauna: door het uitbundige 'groen' kan het park ook ingezet worden om de flora en fauna in het gebied te stimuleren. Naast de invulling als evenementenpark zou er ook gekeken kunnen worden naar bijvoorbeeld de aanleg van waterpartijen aan de randen van het park, een bijenhotel, hoge nesten voor grotere vogels en een natuurlijke speelplaats voor kinderen;
- Onderzoek: het park kan gebruikt worden om innovaties te testen. Denk hierbij aan initiatieven als FAB City of het testen van mobiele zonneparken.
- Functioneel: de noordzijde van het park wordt primair ingericht als (groene) parkeerruimte tijdens de grote evenementen. De rest van het tijd zou het mogelijk ruimte bieden voor dezelfde activiteit, bijvoorbeeld buffer parkeren voor Schiphol. Tevens zou de locatie geschikt zijn als test/oefenpark voor de ANWB.

Zie impressie programmering in bijlage 17.

### **7.3. Conclusies en aanbevelingen**

- Indien College besluit om de N1 kavel als evenemententerrein te gebruiken, adviseren wij om de kavel op de geschetste manier in te richten. Bovendien denken wij (geïnspireerd door de brainstorm), dat deze kavel in dat geval grote potentie heeft om beduidend meer voor Amsterdam te betekenen dan het verplaatsen van de overlast gevende evenementen alleen. Dit nieuwe

(stads)park zou op deze plek met een brede en creatieve invulling van activiteiten een zeer welkome toevoeging zijn voor Amsterdam in het algemeen, en mogelijk ook voor de bedrijven en omwonenden van het gebied in het bijzonder.

- Wanneer wordt uitgegaan van de gestelde uitgangspunten, kunnen in het festivalseizoen (april – september), vanwege de duur van de op- en afbouw van een festival, alsmede de benodigde hersteltijd van het gras, circa 5 à 6 (grootschalige, geluidsbelastende) festivals mogelijk zijn op het terrein.



## 8. Wenselijkheid

### 8.1. Introductie

De vorige hoofdstukken gaan over de objectieve haalbaarheden invulling van een evenemententerrein: wat mag en kan er volgens de wet? Wat is er technisch haalbaar qua mobiliteit en geluid? Wat is de natuursituatie waar rekening mee gehouden moet worden? En aan welke randvoorwaarden moet het terrein vervolgens voldoen?

Dit hoofdstuk geeft weer hoe de verschillende belanghebbenden aankijken tegen de wenselijkheid van het terrein. Hiervoor is gekozen om dit te rapporteren in de vorm van een omgevingsthermometer (zie bijlage 18). Hierin wordt per belanghebbende aangegeven hoe groot het belang is dat ze hebben bij het evenemententerrein, wat dat belang is, hoe ze staan ten opzichte van het terrein (voor of tegen), welk standpunt ze hebben en hoe ze zijn betrokken in het proces (strategie).

### 8.2. Hoe kijken verschillende partijen tegen deze ontwikkeling aan?

In Bijlage 18 is in een overzicht te zien hoe de verschillende partijen staan ten opzichte van de ontwikkeling van een evenemententerrein op de N1 kavel in Sloterdijk III.

In november heeft de eerste analyse van het projectteam een totaal van 29 belanghebbenden opgeleverd. Uiteindelijk zijn er in het proces 44 belanghebbenden betrokken (inclusief bewonersverenigingen en belangenbehartigers voor bedrijven).

Er zijn een aantal zaken die opvallen:

- De grootste groep die door de ontwikkeling van het evenemententerrein wordt geraakt zijn de bewoners in de directe omgeving van het terrein. Met name de bewoners aan de Wethouder van Essenweg maar ook, zij het in mindere mate, de bewoners van Halfweg hebben een groot probleem met de ontwikkeling. Zij geven aan absoluut tegen de komst van het evenemententerrein te zijn. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat zij in een gebied wonen waar al een grote geluidsdruk heerst: Schiphol, de snelweg (A5), treinverkeer, industrielawaai en een groot aantal andere festivals die reeds in de buurt worden georganiseerd. Hierbij moet worden opgemerkt dat de festivals in andere gemeenten een beduidend hogere geluidsnorm kennen dan in Amsterdam wordt toegestaan. De afkeer voor festivallawaai gaat zelfs zo ver, dat men liever 365 dagen per jaar een of meerdere milieucategorie 5 bedrijven naast de deur heeft, dan dat er één enkel festival bijkomt. Er is onder omwonenden ook veel onbegrip over het toepassen van meteocorrectie voor een festivalterrein aan de rand van de Amsterdam, waarbij de grootste (extra) overlast wordt ervaren door de buurgemeenten.

- De bewoners van de Wethouder van Essenweg 10-24 verdienen speciale aandacht. Vanwege het feit dat zij in slecht geïsoleerde woonwagens wonen, zorgt het huidige evenementenbeleid in combinatie met de ligging van het N1 terrein ervoor dat deze bewoners meer overlast van het terrein ervaren dan anderen. Dit leidt letterlijk tot rinkelende kopjes op tafel. Een evenemententerrein naast de deur leidt voor hen regelmatig tot een aanzienlijke inbreuk op de leefbaarheid van hun woning.
- Daarnaast zijn er ook verschillende bewonersverenigingen uit gemeente Zaanstad met belang bij de ontwikkeling van een evenementenpark. Zij ervaren reeds geluidsoverlast van de festivals in Ruigoord en Spaarnwoude en zijn tegen de komst van dit terrein, vanwege de verwachte extra geluidsoverlast.
- Dit leidt ook tot een kritische houding bij de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer en Zaanstad.
- Zowel de Provincie Noord-Holland, het Havenbedrijf als afdeling G&O van de gemeente Amsterdam geven aan dat ruimte op dit bedrijventerrein en in de regio, in het bijzonder voor milieucategorie 5, zeer schaars is en daarvoor behouden zou moeten blijven.
- Verschillende diensten staan kritisch tegenover een evenemententerrein in het gebied. Echter, wanneer aan bepaalde randvoorwaarden wordt voldaan, is een tijdelijk evenemententerrein volgens deze partijen op deze locatie in principe wel mogelijk.
- Natuuren milieuorganisaties kijken kritisch naar de eventuele komst van een evenemententerrein. Dit voornamelijk vanwege het onduidelijke effect dat geluid zal hebben op broedvogels en andere dieren in het gebied (waaronder 3 NNN-gebieden).
- Behalve Oiltanking en RacePlanet zijn er geen bedrijven die aan hebben gegeven tegen de komst van een tijdelijk evenemententerrein te zijn. Een verklaring kan zijn dat veel bedrijven ofwel in het weekend gesloten zijn, dan wel zelf geluidsdichte bedrijfspanden hebben.

### 8.3. Conclusies en aanbevelingen

Hoewel het terrein geschikt lijkt voor het houden van evenementen, kent het terrein een groot scala aan belanghebbenden en zijn een groot aantal van deze belanghebbenden (zeer) kritisch en/of tegen de komst van een evenemententerrein. Het is dan ook aan te raden om de keuze voor het al dan niet inzetten van het terrein als tijdelijke evenementenlocatie zowel ambtelijk als bestuurlijk af te stemmen.

Meer specifiek zijn er een drietal (bestuurlijke) keuzes, die niet binnen de context van dit onderzoek gemaakt kunnen worden. Aangeraden wordt om deze keuzes gezamenlijk met de diverse stakeholders vast te stellen:

1. Wordt de N1 kavel voor nog 8 jaar uit de markt gehaald ten behoeve van een tijdelijk evenemententerrein (inclusief bijbehorende investeringen)?
  - Aan wordt geraden deze keuze te maken in overleg met Havenbedrijf Amsterdam, Provincie Noord-Holland, OV Westpoort, en intern met G&O, R&D, EZ en het Stedelijk Evenementenbureau.
2. Hoeveel (extra) geluidsdagen zijn redelijk voor de omgeving (in het kader van goede ruimtelijke ordening)?
  - Aan wordt geraden deze keuze te maken in overleg met de provincie Noord-Holland, gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer en Zaanstad.
3. Hoe om te gaan met de situatie van de woonwagens op de van Essenweg 10-24 (weinig tot geen isolatie van de woningen, trillingen in huis en gespreksverstaandbaarheid)?
  - Aangeraden wordt deze keuze te maken in overleg met de woonwagenbewoners en samen naar oplossingen te zoeken.

## 9. Advies

### 9.1. Introductie

Bij het samenvoegen van alle werkgroepen wordt er gekeken naar de hoofdvraag van het onderzoek:

- In hoeverre is de N1 kavel geschikt als evenemententerrein?
- Hoeveel evenementen kunnen er jaarlijks gehouden worden op deze locaties?
- Voor hoeveel bezoekers?

Hierbij wordt uitgegaan van de knelpunt factor. De werkgroep dat het kleinste getal oplevert qua evenementen per jaar of aantallen bezoekers is bepalend voor de eindconclusie.

### 9.2. Samenvoegen van werkgroepen

Bij het samenvoegen van de resultaten van de verschillende werkgroepen kan een aantal conclusies worden getrokken:

Er zijn in geen enkele werkgroep 'showstoppers' gevonden, die de ontwikkeling van een tijdelijk evenemententerrein in de weg staan. Het is daarom technisch gezien mogelijk een tijdelijk evenemententerrein op deze locatie in te richten. Er zitten echter wel mitsen en maren aan deze ontwikkeling:

1. Vanuit het oogpunt van mobiliteit ligt het aantal bezoekers in beginsel tussen de 10.000 en 15.000. Dit vanwege het afwikkelen van mobiliteit op het eigen terrein.
  - o Hierbij dient rekening gehouden te worden met buffercapaciteit, het type evenement, demografie en tijd in het jaar in het vaststellen van de modal-split en het bijbehorende maximumaantal bezoekers.
  - o In het geval dat het Transferium voor een specifiek evenement wèl beschikbaar en geschikt zou zijn, wordt het wellicht mogelijk een bezoekersaantal van maximaal 20.000 toe te staan.
2. Vanuit het oogpunt van de geluidsruimte op het gezoneerde bedrijventerrein is het niet mogelijk van het N1 terrein een inrichting te maken. Het is daarom niet mogelijk meer dan 12 (grootschalige) evenementdagen per jaar in te vullen.
3. In het festivalseizoen (april-september) kunnen er bij duurzaam gebruik van het terrein, hoogstens 5 a 6 evenementen gehouden worden.
4. Het sentiment in de omgeving is dat er reeds te veel overlast gevende evenementen in het gebied zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat iedere gemeente vanuit eigen perspectief de festivalruimte in eigen gemeentegrens invult. Vanuit het onderzoek wordt met klem aangeraden om deze situatie in MRA verband (of minimaal met de provincie Noord-Holland, de gemeenten

Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Haarlemmermeer en Velsen) te onderzoeken en hiermee rekening te houden bij het vaststellen van het uiteindelijke locatieprofiel.

5. De situatie bij de woonwagens aan de wethouder van Essenweg 10-24 dient verder onderzocht te worden. Hoewel geluidstechnisch op deze locatie binnen de geluidsnorm wordt gebleven, leidt een evenemententerrein naast de deur voor hen regelmatig tot een grote inbreuk op de leefbaarheid.
6. Het evenementenpark is niet zonder risico's. Voor een deel kunnen deze gemitigeerd worden, voor een deel dienen deze al dan niet door het College van B&W geaccepteerd te worden.
  - Het is noodzaak om evenementen specifiek voor kinderen onder de 12 jaar, voor bejaarden of voor mindervalide personen uit te sluiten.
7. Er zijn vanuit de verschillende werkgroepen randvoorwaarden gesteld en aanbevelingen gedaan om een goed evenemententerrein te kunnen ontwikkelen. Het niet overnemen van bepaalde randvoorwaarden en aanbevelingen zal de geschiktheid van het evenementenpark negatief beïnvloeden.

### 9.3. Conclusies en aanbevelingen

Uit het onderzoek blijkt dat het binnen bepaalde randvoorwaarden mogelijk is om N1 tijdelijk als evenemententerrein in te richten.

Uit vrijwel alle werkgroepen blijkt dat structurele afstemming noodzakelijk is voor een goede exploitatie van het evenementenpark. Het is daarom aan te raden zowel aan de voorkant als aan het einde van het festivalseizoen af te stemmen en te evalueren met de verschillende belanghebbenden.<sup>10</sup> Hierover dienen duidelijke monitoring- en evaluatieafspraken gemaakt te worden.

Uiteindelijk blijven er nog een drietal (bestuurlijke) keuzes over, die met verschillende samenstellingen stakeholders gemaakt moeten worden. Advies voor College is om bij besluit om door te gaan met het N1 terrein, dit besluit te nemen onder voorbehoud dat er met de verschillende genoemde partijen nog een bestuurlijk gedragen besluit genomen dient te worden op deze keuzes.

---

<sup>10</sup> Dit is ook in lijn met de Motie van de raadsleden Nuijens en Groen inzake het blijvend faciliteren van onderling overleg tussen evenementen organisatoren en omwonenden.

## 10. Bijlagen

- Bijlage 1: Onderzoeksagenda N1 na startbijeenkomst
- Bijlage 2: Planschade advies definitief N1 terrein
- Bijlage 3: Evenementenkalender 2018 met 10000 bezoekers en meer
- Bijlage 4: Verkeerskaart TFD Amsterdam 2018, Uitstroomscenario v4
- Bijlage 5a: Rapport KCEV Mobiliteitsonderzoek N1 kavel v3
- Bijlage 5b: Kaartenset N1 Kavel v3
- Bijlage 6: Analyse meetgegevens pilotfestivals
- Bijlage 7: Belevingsonderzoek geluid
- Bijlage 8: Windgegevens Schiphol
- Bijlage 9: Festival overlast in de omgeving per weekend
- Bijlage 10: Geluidmetingen N1 terrein NSG (incl. bijlage)
- Bijlage 11: Onderzoek Flora en Fauna
- Bijlage 12: Rapport EV Evenement N1 V4 2018
- Bijlage 13: Risicoanalyse N1 terrein
- Bijlage 14: Effectcontouren ongevalsscenario's LPG en plasbrand
- Bijlage 15: Rapport N1 park nachtburgemeester
- Bijlage 16: Investerings evenementenpark
- Bijlage 17: Uitkomst brainstorm inrichting terrein
- Bijlage 18: Evenemententerrein N1\_Voortgangsrapportage