

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Bestemmingsplan Dijksgracht Oost, Amsterdam

Status	definitief
Versie	003
Rapport	M.2021.0920.06.R001
Datum	2 februari 2023



Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam Postbus 2602 1000 CP AMSTERDAM
Contactpersoon opdrachtgever	de heer J.P. Zigenhorn j.zigenhorn@amsterdam.nl
Project Betreft Uw kenmerk	Amsterdam Dijksgracht Oost, bestemmingsplan Opstellen Mer-beoordeling -
Rapport Datum Versie Status	M.2021.0920.06.R001 2 februari 2023 003 definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Casuariestraat 5 2511 VB Den Haag Postbus 370 2501 CJ Den Haag
Contactpersoon	ing. E.C. (Elza) van Dam 088 346 78 54 eda@dgmr.nl
Auteur	L. (Luka) van der Klaauw MSc 088 346 78 51 lka@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 ks@dgmr.nl
2e lezer/secr.	EDA MBR

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding van deze aanvraag vormvrije m.e.r.-beoordeling	4
1.2 Noodzaak m.e.r.-beoordeling	4
1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling	5
1.4 Doel van de notitie m.e.r.-beoordeling	5
2. Beoordelingskader	6
3. Kenmerken van het project	7
4. Locatie van het project	15
4.1 Inleiding	16
4.2 Hinder naar de omgeving	16
4.3 Bodem, land, water, natuur en biodiversiteit	18
4.4 Cultureel erfgoed en het landschap	20
4.5 Samenhang van effecten	20
5. Conclusie	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van deze aanvraag vormvrije m.e.r.-beoordeling

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. (hierna DGMR) de voorliggende aanvraag vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

De aanleiding voor het project is het voornemen van de gemeente Amsterdam om de Dijkgracht Oost opnieuw in te richten door middel van de volgende ontwikkelingen:

- Realisatie van 40 ligplaatsen voor grote rondvaartboten met bijhorende (oplaad) voorzieningen.
- Realisatie van 30 ligplaatsen voor dekschuiten voor de natte aannemerij en voor vervoer van (bouw)materialen over water en de mogelijkheid voor overslag van goederen van het ene vaartuig naar het andere vaartuig.
- Een voorzieningengebouw als onderdeel van het ligplaatsencluster.
- Realisatie van een hoofdfiets- en wandelroute tussen Kattenburgerstraat en VOC-kade. Deze route is ook één van de ontsluitingsroutes voor veegwagens van en naar de gemeentewerf op Oostenburg. Mogelijk kan deze route door nood- en hulpdiensten gebruikt gaan worden.
- Aanleg van een plasdras zone langs de kade van de Dijkgracht Oost ter compensatie van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis.

Het huidige bestemmingsplan staat de beoogde ontwikkelingen deels niet toe. Het huidige bestemmingsplan staat de steigers ten behoeve van bedrijfsvaartuigen, voet- en fietspad toe. De op- en overslag, bouwen van een voorzieningengebouw en plaatsen van oplaadpalen voor de uitstootvrije bedrijfsvaartuigen is in het huidige bestemmingsplan niet toegestaan.

Om deze ontwikkeling planologisch mogelijk te maken, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Voor de ruimtelijke procedure heeft DGMR daarom in opdracht van de gemeente Amsterdam een aanvraag vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze aanvraag vormvrije m.e.r.-beoordeling toetst de gevolgen voor het milieu van het beoogde plan.

1.2 Noodzaak m.e.r.-beoordeling

Het project betreft het realiseren van aanlegsteigers voor maximaal 30 dekschuiten en 40 rondvaartboten, het aanleggen van infrastructuur ten behoeve van het opladen van elektrisch aangedreven rondvaartboten en het aanleggen van een fietspad, dat ook gebruikt kan worden door hulpdiensten.

Voor de rondvaartboten is de locatie bedoeld als stallingslocatie. Passagiers stappen op deze locatie daarom niet op en af. De aanlegsteigers voor de dekschuiten bieden in de beoogde situatie de mogelijkheid om laad-, los- en overslagactiviteiten uit te voeren, waarvoor ook een voorzieningengebouw wordt gerealiseerd. De aan- en afvoer van met name (bouw)materialen vindt plaats over het water; op deze locatie komt geen voorziening om vanaf de kade te laden of te lossen.

De ontwikkeling kan op grond van het Besluit milieueffectrapportage worden aangemerkt als:

- D2.1: De aanleg, wijziging of uitbreiding van overladingstations of faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen, of
- Bij categorie D2.1 is in de kolom “gevallen” aangegeven dat de m.e.r.-beoordelingsplicht geldt als de activiteit betrekking heeft op:

- a. de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer of
- b. de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.

De oppervlakte van het hele plangebied bedraagt ongeveer 3,7 hectare en de dekschuiten hebben een aanzienlijk kleiner laadvermogen dan 900 ton. Kortom de beoogde ontwikkeling valt niet onder één van de gevallen van deze categorie. Daarom geldt voor deze ontwikkeling geen directe m.e.r.-(beoordelings)plicht, maar wordt volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.3 Procedure m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling is geregeld in de Wet milieubeheer, artikel 7.2 lid 1 b (m.e.r.-beoordelingsplicht), artikel 7.16 lid 2 (aanmeldingsnotitie) en artikel 7.17 (m.e.r.-beoordeling door het bevoegd gezag).

Aan de hand van deze aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling besluit het bevoegd gezag of een milieueffectrapportage opgesteld moet worden. De gemeente Amsterdam is daartoe het bevoegd gezag. Deze beslissing om al dan niet een m.e.r.-procedure te doorlopen, moet ter inzage worden gelegd. Als is beslist dat er voor het project geen milieueffectrapportage opgesteld hoeft te worden, is kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant vereist. Tegen de beslissing over de m.e.r.-beoordeling is geen direct bezwaar of beroep mogelijk, tenzij deze beslissing de belanghebbende, los van het voor te bereiden besluit, rechtstreeks in zijn belang treft. Wanneer een derde belanghebbende het niet eens is met de gevolgde procedure, dan kan hij beroep instellen tegen het besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvindt. Deze vormvrije beoordeling is van toepassing is op plannen/besluiten genoemd in kolommen 3 en 4 te weten de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet (kolom C) en bij de vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet (kolom besluiten). In dit geval is dat specifiek het nieuwe bestemmingsplan. Wanneer het bevoegd gezag besluit dat wel een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden, start de procedure vervolgens met het publiceren van de kennisgeving.

1.4 Doel van de notitie m.e.r.-beoordeling

Deze notitie m.e.r.-beoordeling geeft inzicht in belangrijke milieugevolgen die kunnen optreden ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen in het plangebied Dijkgracht Oost. Dit wordt kwalitatief beoordeeld op basis van beschikbare gegevens en nader onderzoek.

Op basis van deze notitie beoordeelt het bevoegd gezag (de gemeente Amsterdam) of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen en of op grond daarvan een milieueffectrapportage opgesteld moet worden.

2. Beoordelingskader

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. De inhoud van de vormvrije m.e.r.-beoordeling gaat in op alle selectiecriteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' ¹. Het gaat om criteria in de volgende drie categorieën:

- 1 De kenmerken van het project
- 2 De plaats van het project
- 3 De kenmerken van het potentiële effect

Bij het potentiële effect (3) gaat het om directe en indirecte aanzienlijke effecten. Deze effecten worden op passende wijze beschreven, geïdentificeerd en beoordeeld op de volgende factoren²:

- a De bevolking en de menselijke gezondheid.
- b De biodiversiteit, met bijzondere aandacht voor op grond van Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG beschermde soorten en habitats.
- c Land, bodem, water, lucht en klimaat.
- d Materiële goederen, het cultureel erfgoed en het landschap.
- e De samenhang tussen de onder a tot en met d genoemde factoren.

Onder punt 3 van bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU zijn de in acht te nemen karakteristieken van deze factoren uiteengezet.

¹ Europese richtlijn 2011/92/EU, inclusief wijziging met 2014/52/EU

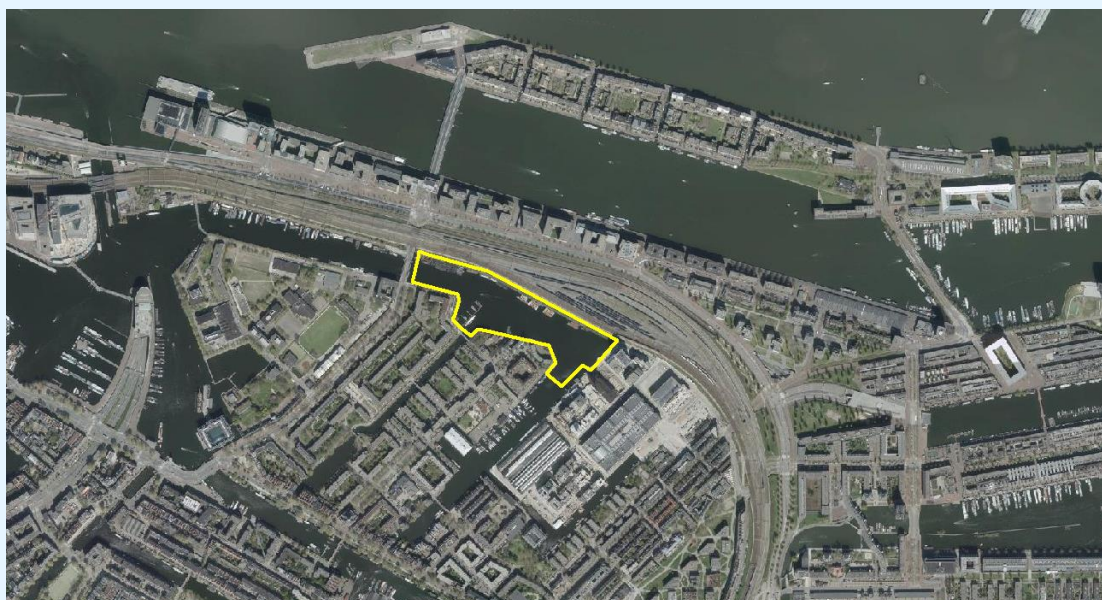
² Artikel 3, eerste lid van de in voetnoot 1 genoemde richtlijn

3. Kenmerken van het project

De beoordeling is gemaakt per selectie criterium onder punt 1 uit bijlage III van de Europese richtlijn “betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten”.

a Omvang en het ontwerp van het gehele project

Het plan Dijksgrocht Oost ligt aan de noordoostzijde van het centrum van Amsterdam. Langs de noordelijke rand van het plangebied ligt de spoorlijn die van en naar het centraal station leidt. Ook ligt aan de noordzijde de Piet Heinkade. Verder zijn rondom het water diverse gebouwen met woningen en ligplaatsen voor woonboten aanwezig. In onderstaande figuur is de ligging van het plan met een geel kader aangegeven.



figuur 1: ligging van het plan in de omgeving

De oppervlakte van het hele plangebied bedraagt ongeveer 3,7 hectare.

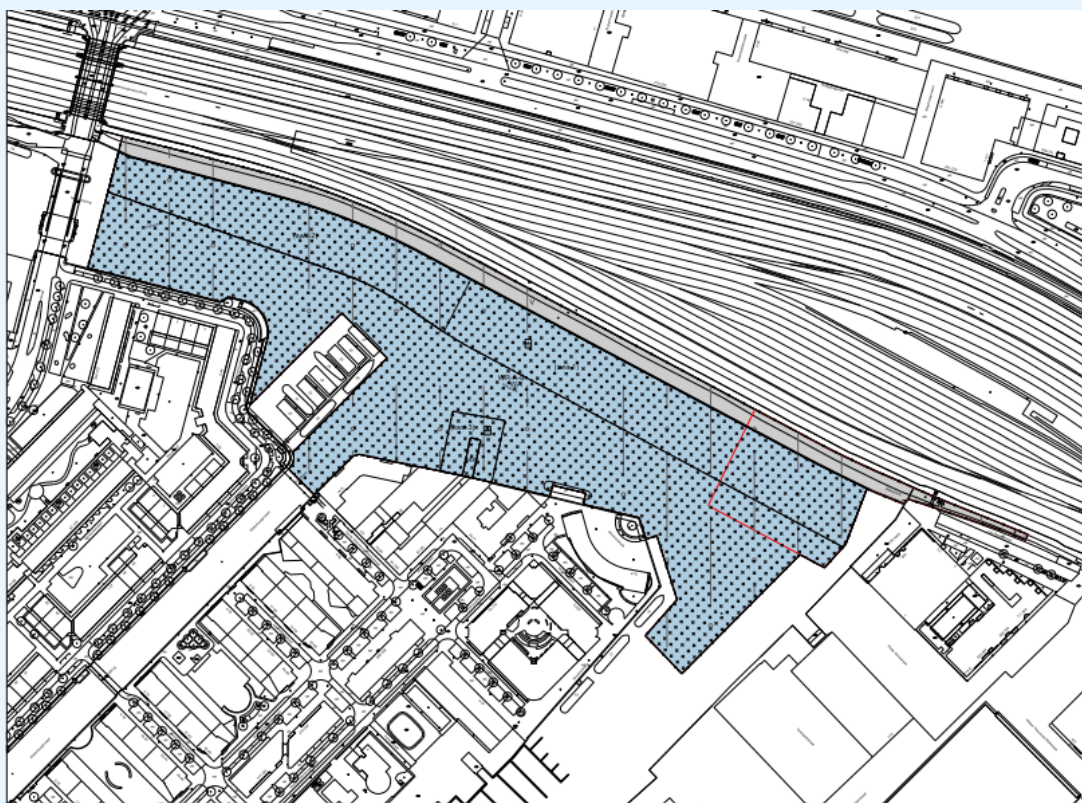
De omgeving van Dijksgrocht Oost kenmerkt zich door allerlei binnenstedelijke functies. In de directe omgeving liggen woonboten, woningen, retailvoorzieningen, een hotel, cafés en restaurants en een gemengd bedrijventerrein.

Het plan bestaat uit het realiseren van 70 ligplaatsen langs de kade voor 40 passagiersvaartuigen (rondvaartboten) en voor 30 bedrijfsvaartuigen (dekschuiten). De ligplaatsen voor rondvaartboten worden gerealiseerd aan het oostelijke deel van het plangebied. De dekschuiten leggen aan in het westelijke deel. Voor de rondvaartboten is de locatie bedoeld als stalling. Passagiers stappen op deze locatie daarom niet op en af.

Aan de westelijke zijde van het plangebied wordt overslag van goederen mogelijk gemaakt. Het overslaan van goederen zal van vaartuig op vaartuig plaatsvinden met behulp van een kraanboot. De kade wordt hierbij niet gebruikt.

Op de Dijksgracht Oost komt een fiets-/voetpad dat Oostenburg verbindt met de Kattenburgerstraat. Tussen de kade en de ligplaatsen komt een plasdras zone ter compensatie van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis.

Op onderstaande afbeelding staat de verbeelding van het plan.



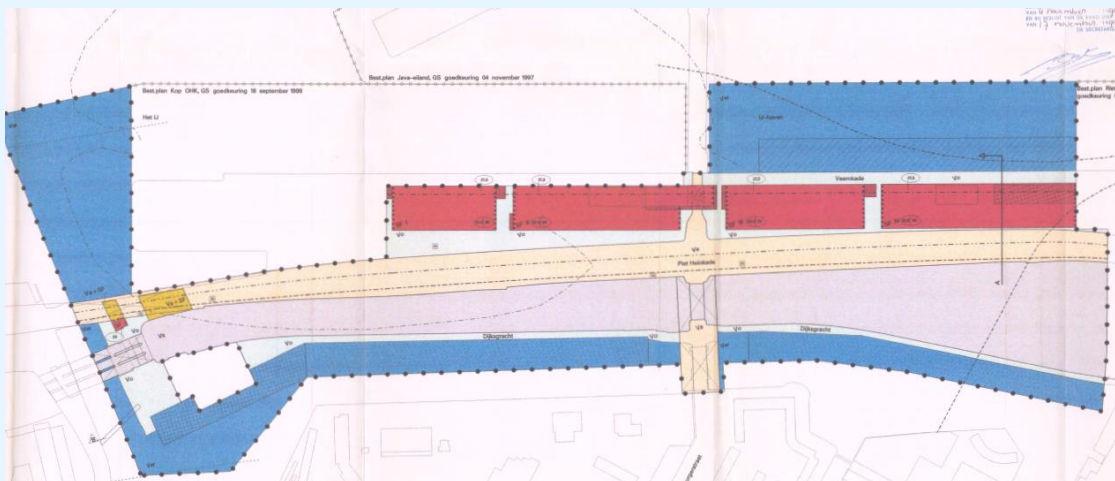
figuur 3: kaart plan Dijksgracht

Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingsplannen: 'Oostelijke Handelskade' (2000), Oostelijke Eilanden (2011) en Oostelijk Havengebied Noord (2013). Voor het water is waar de begrenzing van het bestemmingsplan 'Oostelijke Handelskade' ophoudt, het bestemmingsplan 'Water' (2012) van toepassing. De nadien vastgestelde paraplubestemmingsplannen, 'Winkeldiversiteit Centrum', 'Drijvende bouwwerken' en 'Kantoren met baliefunctie Centrum' zijn niet relevant voor het plangebied en worden daarom verder buiten beschouwing gelaten. De gemeente heeft op 7 oktober 2021 een paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale kelders' vastgesteld. Dit paraplubestemmingsplan is relevant voor het plangebied alsook het Tracébesluit 'Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal' dat op 14 januari 2021 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is genomen.

Bestemmingsplan Oostelijke Handelskade

Het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade is onherroepelijk sinds 30 mei 2000.

De voorziene ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen hebben in dit bestemmingsplan de bestemming 'Water' (Vw). Voor een overgroot deel hiervan, met uitzondering van het stukje direct ten oosten van de Mariniersbrug, is de aanduiding 'Steigers met woon- en bedrijfsschepen' opgenomen.



figuur 3: kaart bestemmingsplan Oostelijke Handelskade

Artikel 8, eerste lid, van de planvoorschriften behorende bij het bestemmingsplan bepaalt: “De gronden, ingevolge de kaart bestemd voor Water (Vw), zijn aangewezen voor vaarwater en afwateringskanalen, alsmede, waar op de kaart nader aangegeven, voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van binnenvaartschepen, voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van woonschepen/woonarken en voor ligplaatsen met steigers ten behoeve van recreatie- en horecaschepen en schepen met een maatschappelijke functie.” Op de planverbeelding zijn de gronden nader aangeduid met “steigers woon- en bedrijfsschepen”. Bedrijfsschepen worden in de begripsbepalingen van het bestemmingsplan echter niet gedefinieerd. De planverbeelding en de planregels sluiten daarom niet goed op elkaar aan. Daar waar in de planregel wordt verwezen naar de verbeelding (“waar op de kaart nader aangegeven”) moet samenhang worden gezocht met de aanduiding op die verbeelding³. Hieruit volgt dat ter plaatse naast woon- ook bedrijfsschepen zijn toegestaan en dat het realiseren van ligplaatsen met steigers voor bedrijfsvaartuigen (waaronder passagiersvaartuigen en dekschuiten) dus in het geldende bestemmingsplan past.

Het gebruik van het water ten behoeve van op- en overslag en het oprichten van een voorzieningengebouw past niet binnen het bestemmingsplan.

Fiets-wandelpad heeft in het bestemmingsplan Oostelijke Handelskade de bestemming Openbare ruimte (artikel 7). Zie hiervoor de hierboven weergegeven uitsnede van de verbeelding. Gronden met deze bestemming zijn onder andere aangewezen voor fiets- en voetpaden. Omdat het voorziene fiets-wandelpad geprojecteerd is in deze bestemming, past het binnen het bestemmingsplan. Op 12 april 2019 is een omgevingsvergunning verleend aan het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam voor het maken van een fietspad en voetpad aan de Dijksgrocht Oost en voor een aansluiting op de Mariniersbrug.

Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord

Het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord is op 25 juni 2013 door de voormalige stadsdeelraad Oost vastgesteld en onherroepelijk sinds 11 oktober 2013.

³ Zie uitspraak van Rechtbank Amsterdam (afdeling Bestuursrecht), d.d. 20 mei 2022, ECLI:NL:RBAMS:2022:2864, r.o. 9.

De voorziene fiets- en wandelpad heeft in het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' (artikel 19). Gronden met deze bestemming zijn aangewezen voor spoorwegen/railverkeer en de daarbij behorende geluidswerende voorzieningen, wegen, nutsvoorzieningen, bermen en taluds, groen, water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst.



figuur 3: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord

Het realiseren van een fiets- en/of voetpad past in het geldende bestemmingsplan nu een fiets- en/of voetpad een weg is en deze functie is opgenomen in de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.

Bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord en Oostelijke Eilanden

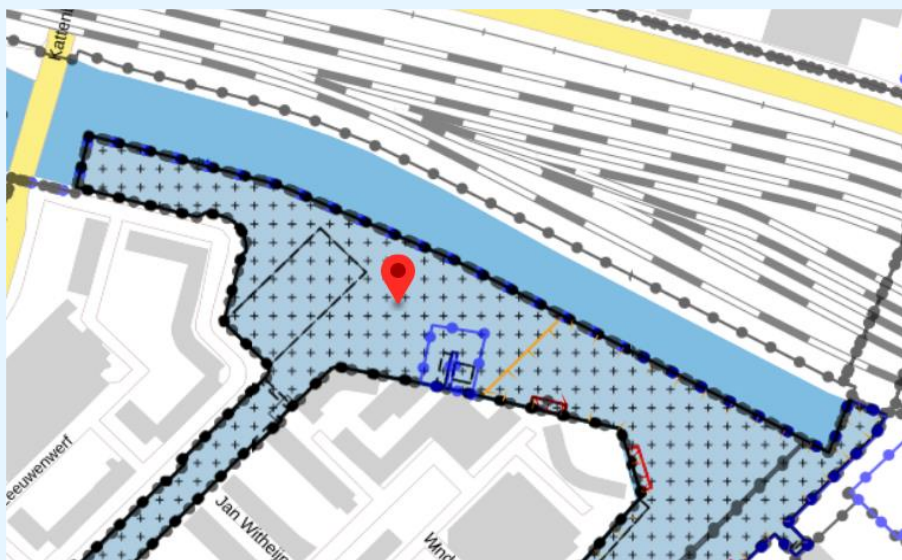
Het bestemmingsplan Oostelijke Eilanden is op 25 november 2011 onherroepelijk vastgesteld door de stadsdeelraad Oost. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied tussen de spoordijk in het noorden en oosten en de Kadijken en Dapperbuurt in het zuiden. Het gebied waar het bestemmingsplan betrekking op heeft, grenst aan zuiden aan het plangebied en het grenst aan het bestemmingsplan Water.

Bestemmingsplan Water

Het bestemmingsplan is op 26 juni 2012 door de voormalige stadsdeelraad Centrum vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gehele water binnen stadsdeelcentrum. Het water langs de Dijkgracht (ter hoogte van de Marinierskade, Kattenburgerkade en Winrooskade) is bestemd als 'Water' en dubbelbestemd als 'Waarde - Archeologie 8'. Voor deze dubbelbestemming geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m².

Binnen de bestemming 'Water' is onder andere het gebruik als waterberging, waterwegen, waterhuishouding, waterstaattoeleinden, tijdelijke (bouw)werken ten behoeve van

walkantvernieuwing toegestaan. In het voorliggende bestemmingsplan zijn de relevante regels uit het bestemmingsplan Water overgenomen.



figuur 4: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Water

Steiger Amsterdam Wharf

Bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 20 november 2013, 201208278/1/R1 (ECLI:NL:RVS:2013:2025) is de bij bestemmingsplan 'Water' vastgestelde planregeling voor de steiger ter hoogte van de horeca-inrichting met museumfunctie (Amsterdam Wharf - Windroosplein 73), de op- en afstaplocatie die daarnaast ligt en de planregeling voor de ligplaatsen voor de drie monumentale reddingsboten, vernietigd en vervangen door de bij de uitspraak behorende kaart I. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de voornoemde uitspraak uitgevoerd.

Paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. In het bestemmingsplan is bepaald dat regels die kelders mogelijk maken in het betreffende moederplan komen te vervallen. De gronden ter plaatse van het plangebied zijn mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Het bouwen van nieuwe kelders is daarbij niet toegestaan, tenzij toepassing wordt gegeven aan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarvoor is het noodzakelijk dat de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of een kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd geldt:

- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van maximaal 300 m² en een maximale bouwdiepte van 4 meter dat burgemeester en wethouders de aanvraag toetsen aan de beleidsregels "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam";
- voor kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen, zijnde 'het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal

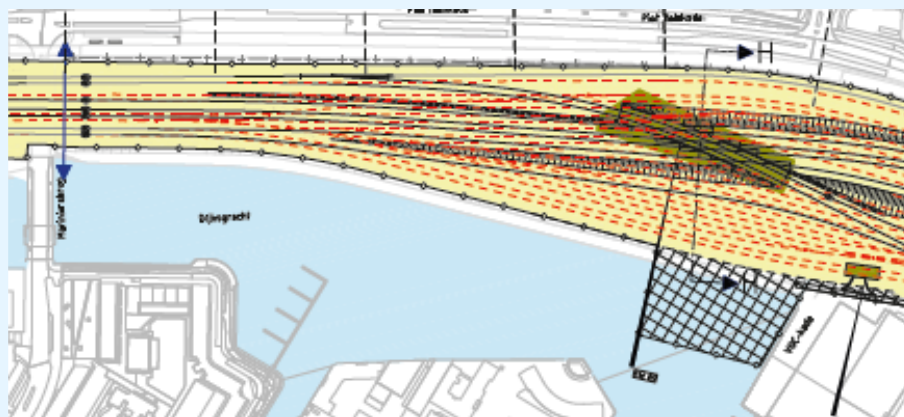
verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast.'

In het voorliggende bestemmingsplan zijn de relevante regels uit het paraplubestemmingsplan overgenomen.

Tracébesluit 'Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal'

Het Tracébesluit is genomen op 14 januari 2021 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en is nog niet onherroepelijk.

Het Tracébesluit omvat het station Amsterdam Centraal en de sporen rond Amsterdam Centraal. In de Dijkgracht is ten oosten, tegen de VOC-kade, een bouwzone opgenomen. Deze bouwzone is tijdelijk nodig voor de realisering van de maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit. De voorziene ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen, ter hoogte van de bouwzone, zullen na de realisatie van de voornoemde maatregelen komen.



figuur 5: uitsnede detailkaart 06 uit het Tracébesluit Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal

b Cumulatie met andere projecten

Er zijn momenteel geen andere projecten in ontwikkeling die een directe verbinding hebben met dit project. Het voorgenomen project leidt zodoende niet tot cumulatie op een zodanige wijze dat dit kan leiden tot een belangrijk negatief effect voor het milieu.

c Gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit

Onder natuurlijke hulpbronnen worden onder andere niet vernieuwbare bronnen, zoals fossiele brandstoffen verstaan, maar ook hernieuwbare bronnen, zoals hout, zon, rubber, drinkwater en zuurstof.

De aanlegsteigers worden niet aangesloten op het aardgasnet (fossiele brandstof). De oplaadvoorzieningen sluiten wel aan op het elektriciteitsnetwerk. In het voorzieningengebouw zullen 2 transformatoren worden geplaatst. Dit gebouw wordt ook alleen aangesloten op het elektriciteitsnetwerk.

Het plan bevat een doordachte groen- en kade-inrichting. Het project heeft geen invloed op de waterberging in de Dijksgracht. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen ten behoeve van realisatie van het project geven geen aanleiding aanzienlijke gevolgen voor het milieu te veronderstellen, zodanig dat daarvoor een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

d Productie van afvalstoffen

Het ontstaan van afvalstoffen blijft beperkt tot de bouwafvalstoffen tijdens de realisatie van de aanlegsteigers, de oplaadvoorzieningen, voorzieningengebouw en het fietspad. In de gebruiksfase ontstaat in het voorzieningengebouw een geringe hoeveelheid afvalstoffen. De productie van afvalstoffen vormen naar aard en omvang geen aanleiding voor het opstellen van een milieueffectrapportage.

e Verontreiniging en hinder

Het project behelst geen activiteiten die ervoor zorgen dat sprake is van een vergunningplichtige (milieukundige) inrichting. Wel zullen er bedrijfsfuncties gerealiseerd gaan worden, die zelfstandig mogelijk een inrichting zijn waarop het Activiteitenbesluit van toepassing is. Dit betreft de laad- en losactiviteiten ter plaatse op het water voor de dekschuiten. De milieueffecten van onder andere deze activiteiten zijn inzichtelijk gemaakt in de thematische deelonderzoeken behorende bij deze vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De potentiële effecten en de beheersing daarvan komen aan de orde in hoofdstuk 4.

f Risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis

Het project en de te realiseren activiteiten betreft geen risicovolle inrichting. Voor de risicovolle inrichtingen in de directe nabijheid van het plangebied is een beschouwing uitgevoerd en komt aan de orde in hoofdstuk 4.

Extreme weersomstandigheden zoals extreme temperaturen en veel neerslag komen steeds vaker voor door onder andere klimaatverandering. Dit geeft aanleiding tot onder andere meer overstromingen op meer verschillende plaatsen, een hoger waterpeil van oppervlaktewateren en aanhoudende periodes van extreme droogte. Hiermee is rekening gehouden met het waterbeheer in het plangebied.

g Risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling)

De gezondheid is in voldoende mate beschermd als emissies voldoen aan de daarvoor geldende normen. De potentiële effecten komen aan de orde in hoofdstuk 4.

Conclusie

Uit de kenmerken van het project blijkt dat de beoogde activiteiten zijn genoemd in kolom 1 van categorie 2.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

De activiteiten overschrijden de drempelwaarden in kolom 2 niet. De m.e.r.-beoordelingsplicht is niet van toepassing.

Naast de drempelwaarden van de C- en D-lijst zijn ook plannen waarvoor een passende beoordeling opgesteld moet worden mogelijk m.e.r.-plichtig. In de twintigste tranche van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is het Besluit milieueffectrapportage op dit punt gewijzigd. Deze wijziging maakt het mogelijk om op basis van een milieueffectbeoordeling van het bestemmingsplan (hierna 'plan-m.e.r.-beoordeling') te concluderen dat geen plan-m.e.r. moet worden opgesteld, ongeacht of er een passende beoordeling van het plan moet worden verricht. In onderhavig geval geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De milieubelasting wordt nader omschreven in hoofdstuk 4.

4. Locatie van het project

De beoordeling is per selectie criterium onder punt 2 van bijlage III van de Europese richtlijn “betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten” gegeven. Voor wat betreft de locatie van het project gaat het om de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn.

a Bestaande en goedgekeurde landgebruik

Het projectgebied betreft ongeveer 3,7 hectare en valt binnen de bebouwde kom. Het gebied bestaat uit het water tussen de Kattenburgerstraat (ter hoogte van de Mariniersbrug) en de VOC-kade (ter hoogte van Oostenburg). In het noorden ligt de grens op de oever van de Dijksgrocht in het zuiden ligt de grens in het water tegen de Marinierskade, Kattenburgerkade en de Windrooskade aan. De steiger van Amsterdam Wharf, gelegen tegen de Windrooskade, maakt ook deel uit van het plangebied. Langs de noordelijke rand van het plangebied ligt de spoorlijn die van en naar station Amsterdam Centraal leidt. Figuur 4 toont de planlocatie (in rood) samen met de (digitaal beschikbare) vigerende bestemmingsplannen.



figuur 6: kaart met bestemmingsplannen van de huidige situatie

b Relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan

Het terrein is geschikt om aanlegsteigers, laadstations, een voorzieningengebouw en een nieuwe fiets- en wandelroute aan te leggen. Voor natuurlijke hulpbronnen zal gebruik worden gemaakt van elektriciteit en water. De voorzieningen zijn daarvoor aanwezig of mogelijk te maken. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanwezigheid van flora en fauna binnen het plangebied (biodiversiteit).

c Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Onder de typen gevoelige gebieden (zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) vallen Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland, Nationale landschappen, beschermde monumenten, Belvédère gebieden en woongebieden.

In het projectgebied zelf zijn geen Natura 2000-gebieden, ecologische hoofdstructuur (EHS), wetlands, beschermde natuurmonumenten, nationale parken of nationale landschappen aanwezig. Het dichtstbijzijnde Nederlandse Natura 2000-gebied is het Markermeer & IJmeer en dit ligt op ongeveer 3,6 kilometer van het plangebied. In het kader van de ontwikkeling is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd (DGMR, rapportage met kenmerk M.2021.0920.09.R001). Uit de uitgevoerde AERIUS-berekeningen naar de stikstofdepositie in de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar bedraagt.

Hieruit volgt dan de conclusie dat de ontwikkeling van het plan met zekerheid niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en uitgevoerd kan worden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

4.1 Inleiding

De beoordeling is per selectie criterium uit punt 3 van bijlage III van de Europese richtlijn “betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten” gegeven. De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten zijn, in samenhang met de onder hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 uiteengezette criteria, beoordeeld.

De soorten en kenmerken van potentiële effecten zijn ten behoeve van de herziening van het bestemmingsplan geanalyseerd en beoordeeld.

4.2 Hinder naar de omgeving

4.2.1 Verkeer

Langs de kade wordt een voet- en fietspad aangelegd waarop wegverkeer niet is toegestaan. De dekschuiten en rondvaartboten zijn daarom, voor zowel personeel als andere bedrijven, niet bereikbaar met een personen- of vrachtwagen. Uitzondering op het verbod van wegvoertuigen op het fietspad, is het incidenteel gebruik van hulpdiensten en het af- en aanrijden van veegwagens.

Binnen het plan kunnen hulpdiensten incidenteel gebruik maken van het fietspad. Aangezien deze situatie minder dan 12 keer per jaar voorkomt, is het rijden van hulpdiensten binnen het plangebied in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Op het fietspad langs de kade is medegebruik van veegwagens toegestaan, die van en naar de gemeentewerf rijden. In totaal rijden per dag 96 veegwagens over deze route. De veegwagens gebruiken het fietspad alleen als aan- en afvoeroute.

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor extra verkeersgeneratie. Belangrijke nadelige gevolgen op de omgeving vanwege hinder door verkeer zijn hiermee uitgesloten.

4.2.2 Geluid

Voor de ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (DGMR-rapport met kenmerk M.2021.0920.05.R001). Het rapport beschrijft de akoestische gevolgen voor de nieuwe ontwikkeling.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet bij alle woningen aan de grenswaarde uit stap 2 van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Maatgevend voor het beoordelen van het geluidsniveau zijn de appartementen in blok B, die aan de zuidzijde van de Dijkgracht aan de

Marinierskade liggen. De maatgevende bronnen zijn het laden en lossen in de dagperiode en de veegwagens in de avond- en nachtperiode.

Maximale geluidsniveau

De maximale geluidsniveaus voldoen op alle nieuwe woningen aan de grenswaarden van stap 2 uit de VNG-publicatie. In de dag- en avondperiode is het maximale geluidsniveau 4 dB lager dan grenswaarde. De grenswaarde voor maximale geluidsniveaus moet voor de omgeving bescherming bieden voor schrikreacties en slaapverstoring. Omdat de hoogst berekende waarden al ruimschoots voldoen aan de grenswaarde, bieden de maatregelen voldoende bescherming om mogelijke schrikreactie en slaapverstoring voor omwonenden zoveel mogelijk te voorkomen. Op basis van de resultaten zijn de maximale geluidsniveaus daarom als aanvaardbaar te beschouwen.

Verkeersaantrekkende werking

Het geluid dat ontstaat vanwege de verkeersaantrekkende werking voldoet ook aan de grenswaarden uit stap 2 van de VNG-publicatie. De varende sleepboten zijn maatgevend voor het geluid dat als gevolg van de verkeersaantrekkende werking ontstaat.

4.2.3 Lucht

Voor de planontwikkeling is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (DGMR-rapport met kenmerk M.2021.0920.04.R001). De toename van activiteiten leidt lokaal bij de nieuwe ontwikkeling niet tot een toename van de emissie van verontreinigende (indicator)stoffen PM₁₀ en stikstofoxiden naar de omgeving. Voor de nieuwe situatie is de luchtkwaliteit beoordeeld op basis van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (hierna NIBM). De emissie van het plan wordt bepaald door het wegverkeer (de hulpdiensten en veegwagens) dat van en naar het plan rijdt. Naast de voertuigbewegingen van wegverkeer zijn binnen het plan geen bronnen actief (installaties of werktuigen) die luchtverontreinigende stoffen uitstoten. De schepen varen helemaal emissievrij.

Achtergrondconcentratie plangebied

In dit onderzoek zijn ook de achtergrondconcentraties in het plangebied vastgesteld, zodat beoordeeld kan worden of deze voldoen aan wettelijke grenswaarden. De concentraties zijn beoordeeld op basis van peiljaar 2023, het jaar indiening van het bestemmingsplan. Vanwege de algemene trend dat er sprake is van een daling van de achtergrondconcentraties en emissies, betreft de berekende situatie hiermee bij eventuele latere datum van indiening nog steeds een worst-case scenario.

Binnen het plangebied zijn de volgende achtergrondconcentraties aanwezig:

- Stikstofdioxide (NO₂): 18,6 ug/m³.
- Fijnstof (PM₁₀): 16,8 ug/m³.

De achtergrondconcentratie van beide stoffen voldoet hiermee ruimschoots aan de grenswaarde van 40 ug/m³. Ook voldoen de achtergrondconcentraties aan de advieswaarden van de World Health Organization.

Het plan voldoet daarmee aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Ook draagt het plan niet in betekende mate bij (NIBM) aan de luchtkwaliteit. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vanwege luchtkwaliteit zijn uitgesloten.

4.2.4 Veiligheid

DGMR heeft een onderzoek uitgevoerd naar het aspect externe veiligheid ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling Dijksgrecht Oost (DGMR-rapport met kenmerk M.2021.0920.02.R001).

Binnen 200 meter van het plangebied is de spoorlijn tussen Duivendrecht en Amsterdam Singelgracht gesitueerd. De spoorlijn is opgenomen als route 280 (L tot en met R) in het basisnet en ter hoogte van de Dijksgracht Oost is de afstand van de PR-contour 0 meter. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Over de spoorlijn worden wel geklasseerde stoffen vervoerd.

Het groepsrisico van het transport over de spoorlijn neemt bij planrealisatie niet toe en bedraagt gelijk aan de autonome ontwikkeling 1,23 keer de oriëntatiewaarde.

De voorgenomen ontwikkeling betreft zelf geen externe risicobron. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen zijn uitgesloten, aangezien binnen het plangebied geen gevaarlijke stoffen worden gebruikt.

4.3 Bodem, land, water, natuur en biodiversiteit

4.3.1 Bodem en land

RSK Netherlands (hierna RSK) heeft op de locatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (RSK, kenmerk 517900.002(00), 9 november 2021) en een aanvullend bodem- en verhardingsonderzoek (RSK, kenmerk 518825.001(00), 8 september 2022). Onderstaand zijn de resultaten beschreven.

Grond

De bovengrond is matig tot sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en/of PCB. In de ondergrond is plaatselijk een sterke verontreiniging met koper vastgesteld. Er is sprake van ernstige verontreiniging maar de locatie hoeft niet met spoed gesaneerd te worden. Op basis van het landelijke beleid en het gebiedsspecifiek beleid is vrijkomende bovengrond niet toepasbaar of toepasbaar als grond met klasse 'Wonen' of 'Industrie'.

Asbest

Op het maaiveld en in de bodem zijn zowel visueel als analytisch geen verontreinigingen met asbest aangetroffen.

Grondwater

In het grondwater ter plaatse van de Dijksgracht is een licht verhoogd gehalte minerale olie gemeten.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit is in voldoende mate vastgesteld. De onderzoeksresultaten hoeven geen belemmering te vormen voor de voorgenomen herinrichting van de locatie. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op de bodemkwaliteit zijn uitgesloten.

4.3.2 Natuur en biodiversiteit

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in Natura 2000- gebieden of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland of andere beschermde natuurgebieden. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied Markermeer & IJmeer is ongeveer 3,6 kilometer en de afstand tot het dichtstbijzijnde beschermde gebied van Natuurnetwerk Nederland is circa 10 kilometer.

Om er zeker van te zijn dat het planvoornemen geen stikstofdepositie op dit Natura 2000-gebied heeft, zijn er berekeningen voor de aanleg- en gebruiksfase uitgevoerd. De resultaten zijn samengevat in de rapportage (DGMR-rapport met kenmerk M.2021.0920.09.R001). Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol/ha/jaar bedraagt.

Hieruit volgt de conclusie dat de nieuwe ontwikkeling met zekerheid niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en uitgevoerd kan worden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

Soortenbescherming

Om te voorkomen dat er in strijd met de geldende natuurwetgeving wordt gehandeld is een quickscan natuur uitgevoerd (idverde Advies, kenmerk 726210077 en van 27 februari 2022).

Op basis van dit onderzoek blijkt dat voor grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels met jaarrond beschermde nestplaatsen, overige broedvogels en amfibieën niet kan worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden en dat er aanvullende maatregelen genomen moeten worden. De werkzaamheden kunnen in overeenstemming met de Wet natuurbescherming plaatsvinden, mits:

- Voor vleermuizen compenserende maatregelen worden genomen en bij toepassen verlichting de uitstraling buiten het werkveld zo veel mogelijk wordt voorkomen.
- Als werkzaamheden in het broedseizoen plaatsvinden, moet een broedvogelscan uitgevoerd worden.
- Voor vissen maatregelen nemen ten behoeve van zorgvuldig handelen.
- Voor algemeen vrijgestelde soorten moet voldaan worden aan de zorgplicht.

Het vleermuizenonderzoek wijst uit dat de groenstrook in het gebied Dijksgracht Oost onderdeel is van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis. Dit foerageergebied is als essentieel beoordeeld, omdat in de directe omgeving onvoldoende alternatieve foerageergebieden aanwezig zijn dat met vergelijkbare inspanning bereikbaar is voor de lokale populatie van de gewone dwergvleermuis. Het foerageergebied is daarom van wezenlijk belang voor het functioneren van de verblijfplaatsen in de omgeving. Als maatregel wordt daarom een plasdras zone voor de gewone dwergvleermuis aangelegd.

Met inachtneming van bovenstaande maatregelen zijn significante nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op natuurwaarden en biodiversiteit uitgesloten.

4.3.3 Water

Voor de ontwikkeling is een watertoets uitgevoerd (RPS advies- en ingenieursbureau bv, NL202022095-R22-021, 16 januari 2023). In de huidige situatie is bijna het gehele totale oppervlakte van het plangebied water. Van het totale oppervlakte van 46.768 m² is slechts 5.775 m² totaal verhard. De watergang Dijksgracht is een primaire watergang. Er zijn verder geen waterkeringen in het plangebied aanwezig. Ook is er in het plangebied geen riolering aanwezig.

In de huidige situatie is er een groene oever gelegen, waar in de toekomstige situatie een fiets- en wandelroute komt. Om te compenseren voor de verdwijning van deze groene oever wordt een plasdraszone aangelegd. Op de langere termijn wordt mogelijk ook nog een stadspark aangelegd in het gebied.

De waterhuishoudkundige situatie verslechtert niet bij de nieuwe ontwikkeling. Op het gebied van waterkwantiteit verandert er niks. De toekomstige ligplaatsen voor vaartuigen en het voorzieningengebouw komen op het oppervlaktewater te liggen en in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen dat de “openbare ruimte” ingericht kan worden als fiets- en voetpad. Hierdoor is er geen watercompensatie benodigd.

Om te voorkomen dat de ligplaatsen een nadelig effect hebben op de waterkwaliteit komen er aansluitingspunten voor de vaartuigen, een aanleg van een rioleringsstelsel voor de afvoer van afvalwater en worden er niet uitloegbare materialen gebruikt.

Hiermee wordt de waterkwaliteit en kwantiteit geborgd.

4.4 Cultureel erfgoed en het landschap

4.4.1 Archeologie

Door de gemeente Amsterdam is voor de locatie Dijkgracht Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (kenmerk BO 21-120, van 8 oktober 2021). Uit het onderzoek blijkt dat archeologische resten zijn verwacht die samenhangen met de scheepvaart op het IJ vanaf de late middeleeuwen, met name vanaf de aanleg van de oostelijke eilanden in 1660. Verder kunnen ook losse voorwerpen in de waterbodem uit het 17^{de}- en 18^{de}-eeuwse havengebied van archeologische waarde zijn.

Voor het water geldt een hoge archeologische verwachting. Voor dit gebied geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m². Voor het overige deel van het plangebied geldt op grond van de Erfgoedwet (art 5.10) een meldingsplicht. Dit kan bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Als archeologische resten worden aangetroffen en deze worden gemeld bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, worden belangrijke nadelige gevolgen vanwege de aantasting van archeologische waarde uitgesloten.

4.4.2 Landschap en cultuurhistorie

Op de kaart met Cultuurhistorische verkenningen van de gemeente Amsterdam zijn binnen het plangebied geen bijzonderheden aangegeven. Momenteel is het plangebied niet in gebruik en is er geen sprake van cultureel erfgoed. Het project leidt niet tot veranderingen die beschermde cultuurhistorische en landschappelijke waarden aantast.

4.5 Samenhang van effecten

Relevante cumulatieve effecten met andere projecten zijn niet aan de orde. Het opstellen van verschillende soorten effecten van het project zelf leidt niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Ook in samenhang leiden de effecten van het project niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5. Conclusie

Uit onze analyse volgt dat er geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse.

Op basis van deze aanvraagnotitie m.e.r.-beoordeling concluderen wij dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu als gevolg van de nieuwe ontwikkeling Dijkgracht Oost niet te verwachten zijn.

Het volgen van een (volledige) m.e.r.-procedure en hiermee het beschouwen van noodzakelijke alternatieven is daarom niet nodig.

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.