

Onderzoek herontwikkeling Dijksgrecht Oost

<i>datum</i>	2 oktober 2023	<i>project</i>	Amsterdam Dijksgrecht Oost, bestemmingsplan
<i>vestiging</i>	Den Haag		BMZ-onderzoek
<i>uw kenmerk</i>	-	<i>betreft</i>	003
<i>ons kenmerk</i>	M.2021.0920.03.N001	<i>versie</i>	
<i>2e lezer/secr.</i>	EDA LVK BDI	<i>auteur</i>	L. (Luka) van der Klaauw MSc
		<i>contactpersoon</i>	ing. E.C. (Elza) van Dam
		<i>e-mail/telefoon</i>	eda@dgm.nl/088 346 78 54

Onderzoek bedrijven en milieuzonering Dijksgrecht Oost in Amsterdam

1. Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft plannen om de Dijksgrecht Oost opnieuw in te richten. De kade van de Dijksgrecht Oost is verwilderd en ontoegankelijk. Van het water langs de Dijksgrecht Oost maken waterbouwkundig aannemers al enige decennia gebruik als ligplaats voor dekschuiten. Met de ontwikkelingen op en langs de Dijksgrecht Oost komen verschillende opgaven samen.

Het nieuwe bestemmingsplan voor het gebied maakt de volgende ontwikkelingen mogelijk:

- 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.
- Eén 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 plasdraszone langs de kade van de Dijksgrecht Oost ter compensatie van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis.

Om dit plan te kunnen realiseren, is een afwijking of wijziging van het bestemmingsplan nodig. DGMR heeft voor de onderbouwing daarvan een onderzoek bedrijven en milieuzonering uitgevoerd om de invloed van het plan op de omgeving inzichtelijk te maken.

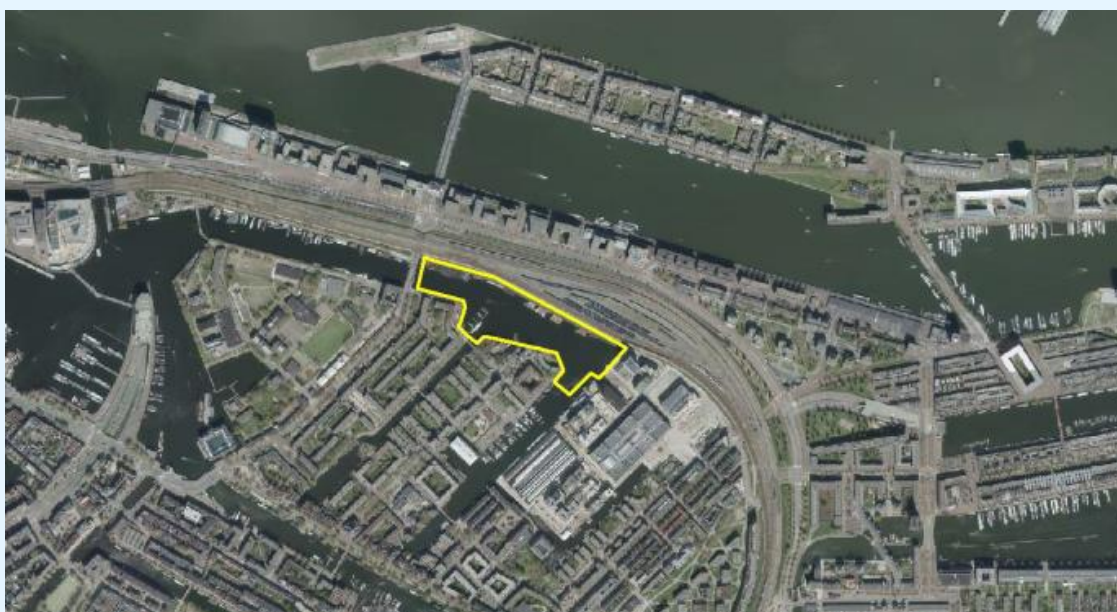
2. Situatie

2.1 Omgeving

Het plangebied van het bestemmingsplan 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 Dijksgrecht. In het zuiden ligt de grens in het water tegen de Marinierskade, Kattenburgerkade en de Windsrooskade aan. De steiger van Amsterdam Wharf, gelegen tegen de Windrooskade, aan de achterzijde van het adres Windroosplein 73, maakt ter uitvoering van de uitspraak van de Afdeling ook deel uit van het plangebied.

De Dijksgrecht Oost ligt aan de noordostrand van stadsdeel Centrum. Langs de noordelijke rand van het plangebied ligt de spoorlijn die van en naar Station Amsterdam Centraal leidt. Ook ligt aan de noordzijde de Piet Heinkade. Verder zijn rondom het water diverse gebouwen met woningen en (wissel)ligplaatsen voor woonboten en bedrijfsvaartuigen aanwezig.

In onderstaande figuur is de ligging van het plan met een geel kader aangegeven.



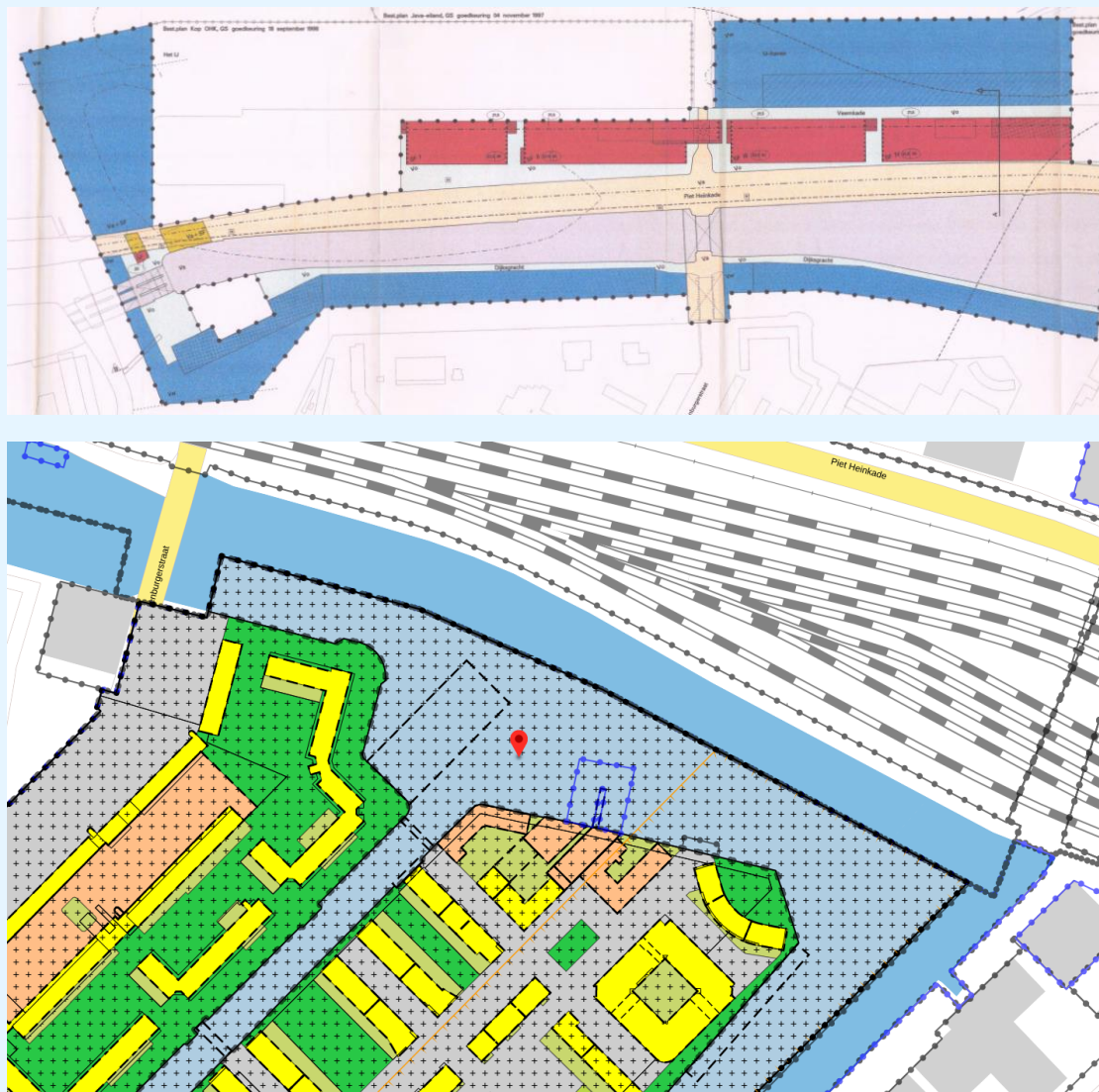
figuur 1: ligging van het plangebied

2.2 Huidige planologische situatie

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 verder buiten beschouwing gelaten.

De gemeente heeft op 7 oktober 2021 een paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders vastgesteld. Dit paraplubestemmingsplan is wel 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.

In onderstaande figuur staan de plankaarten van de relevante bestemmingsplannen weergegeven.



figuur 2: plankaarten van de bestemmingsplannen Oostelijke Handelskade (boven) en Oostelijke Eilanden en Water (beneden)

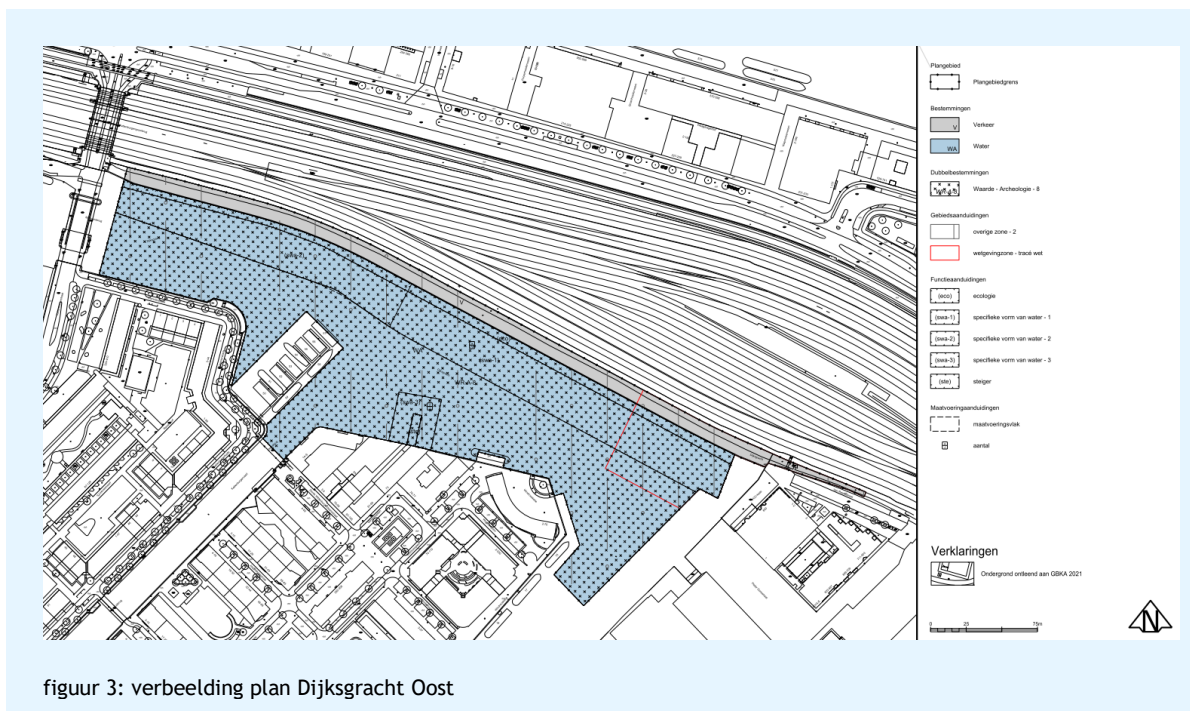
2.3 Plan Dijksgracht

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 liggen 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 plasdraszone ter compensatie van het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis.

In onderstaande figuur staat de verbeelding van het plan weergegeven.



figuur 3: verbeelding plan Dijksgracht Oost

3. Beoordelingskader

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is een algemeen geaccepteerd beoordelingskader voor het beoordelen van milieueffecten van bedrijfsmatige functies in de ruimtelijke ordening. Binnen het voorliggend onderzoek sluiten wij aan bij de beoordelingssystematiek van Bedrijven en milieuzonering. Deze publicatie geeft voor een aantal milieuaspecten per milieucategorie een indicatieve afstand aan voor de beoordeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast zijn in de VNG-publicatie grenswaarden opgenomen voor de beoordeling van het geluidsniveau.

Gebiedstype

Voor de beoordeling van de milieueffecten wordt in de VNG-publicatie onderscheid gemaakt tussen de volgende twee gebiedstypen:

- Rustige woonwijk
- Gemengd gebied

Hieronder staat de omschrijving van deze twee gebiedstypen, zoals die is opgenomen in de VNG-publicatie.

Omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied

Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.

In de VNG-publicatie zijn richtafstanden opgenomen per milieucategorie. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel en zijn afhankelijk van het gebiedstype.

tabel 1: richtafstanden VNG-publicatie

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype gebied [m]	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk [m]
1	0	10
2	10	30
3.1	30	50
3.2	50	100
4.1	100	200
4.2	200	300
5.1	300	500
5.2	500	700
5.3	700	1.000
6	1.000	1.500

In het kader van ruimtelijke ordening dienen de afstanden weergegeven in tabel 1 voor nieuwe gebiedsontwikkelingen gewaarborgd te worden voor bedrijvigheid binnen de betreffende milieucategorie. In paragraaf 4 wordt verder ingegaan op het gebiedstype van het plangebied.

4. Analyse

4.1 Omgevingstype

De beoordeling van de invloed van de milieufuncties is voor de richtafstanden afhankelijk van het omgevingstype. De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering maakt voor de beoordeling van de richtafstanden onderscheid tussen een rustig omgevingstype (rustige woonwijk en rustig buitengebied) en een gemengd gebied. In dit onderzoek gaan wij uit van het omgevingstype gemengd gebied, omdat in de omgeving van het plan sprake is van een combinatie van bedrijvigheid en wonen, en langs het plan een spoorlijn ligt.

4.2 Bestemmingsplannen

Zoals in paragraaf 2.2 is vastgesteld, gelden voor dit gebied verschillende vigerende bestemmingsplannen. In onderstaande figuur is een kaart weergegeven van de (digitaal beschikbare) vigerende bestemmingsplannen, waarop het plangebied is ingetekend met een rood kader. De gele vlakken geven woonbestemmingen aan en de oranje vlakken geven gemengde bestemmingen aan. Binnen deze woonbestemmingen en de meeste gemengde bestemmingen is bewoning toegestaan. Daarnaast zijn er nog ligplaatsen van woonboten aanwezig in het plangebied en de nabije omgeving.



figuur 4: kaart met bestemmingsplannen huidige situatie

4.3 Analyse richtafstanden VNG-publicatie

De activiteiten die plaats gaan vinden op de locatie Dijkgracht Oost zijn geen activiteiten die expliciet benoemd zijn in de VNG-publicatie. Voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid is aansluiting gezocht bij bedrijfscategorieën die wel in de VNG-publicatie zijn opgenomen.

De maatgevende bedrijfsactiviteiten voor het beoordelen van de richtafstanden zijn het aan- en afmeren van rondvaartboten voor nachtstalling en het laden en lossen van kleinere schepen, zoals sleepboten, kraanboten en dekschuiten. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering vinden deze activiteiten de beste aansluiting met de volgende getypeerde bedrijfscategorieën:

- Jachthavens met diverse voorzieningen (SBI-code 926, onder G) met milieucategorie 3.1.
- Laad-, los- en overslagbedrijven voor binnenvaartschepen (SBI-code 6311.2, onder nummer 2) met milieucategorie 3.2.

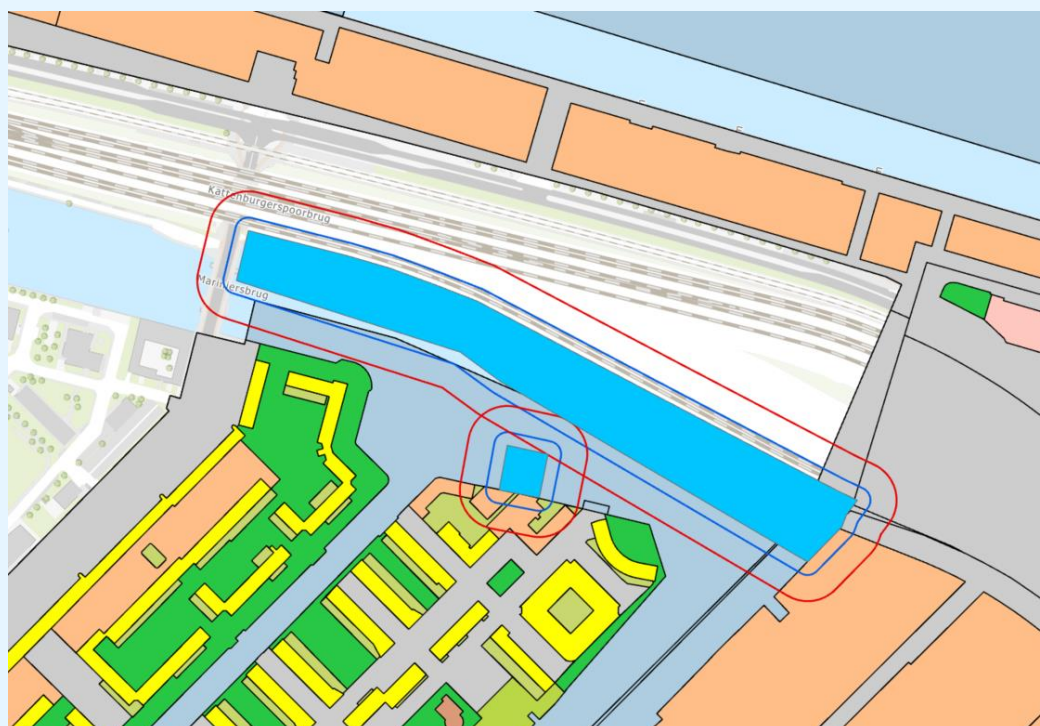
Deze getypeerde bedrijfscategorieën komen het beste overeen met de toekomstige activiteiten op Dijkgracht Oost, maar de daadwerkelijke hinder van deze activiteiten is minder dan de aangegeven hinder bij de bedrijfscategorieën uit de VNG-publicatie.

De bovengenoemde activiteiten hebben verschillende richtafstanden voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste richtafstand voor beide activiteiten betreft het aspect geluid.

Voor jachthavens met diverse voorzieningen is dit 30 meter en voor laad-, los- en overslagbedrijven en voor binnenvaartschepen is dit 50 meter. Aangezien het aspect geluid in een akoestisch onderzoek (rapport met kenmerk M.2021.0920.05.R001v6 van 19 september 2023) is onderzocht, blijft dit aspect in dit onderzoek buiten beschouwing. Deze richtafstandenanalyse heeft alleen betrekking op de aspecten geur, stof en gevaar.

Voor beide activiteiten geldt dat na het aspect geluid, het aspect gevaar maatgevend is met de grootste richtafstand. De aspecten geur en stof hebben voor beide activiteiten een richtafstand van 0 meter, wat betekent dat de ontwikkeling geen of geringe overlast geeft voor gevoelige omliggende bestemmingen. Voor het aspect gevaar heeft de activiteit jachthavens met diverse voorzieningen een richtafstand van 10 meter en voor laad-, los- en overslagbedrijven voor binnenvaartschepen geldt een richtafstand van 30 meter.

In figuur 5 is het plangebied weergegeven in lichtblauw met de bijbehorende richtafstanden van het aspect gevaar voor jachthavens met diverse voorzieningen (in donkerblauw) en laad-, los- en overslagbedrijven (in rood). Op de achtergrond zijn de digitaal beschikbare huidige bestemmingsplannen weergegeven, waarbij de woonbestemmingen (geel) en gemengde bestemmingen (oranje) relevant zijn. Onder de gemengde bestemmingen zijn naast woningen ook bedrijven toegestaan met maximaal milieucategorie 2 en op een aantal specifieke locaties zijn bedrijven met een milieucategorie 3 of 4 toegestaan.



figuur 5: het plangebied met bijhorende richtafstanden voor het aspect gevaar in relatie tot de huidige (digitaal beschikbare) bestemmingsplannen

Uit de figuur blijkt dat zowel de richtafstand van 10 meter als de richtafstand van 30 meter niet overlappen met woonbestemmingen. Alleen de steiger onder in de figuur en een gedeelte aan de rechterkant van het plangebied overlappen met gemengde bestemmingen. Dit betekent dat de ontwikkeling Dijksgrecht Oost met het aspect gevaar, mogelijk het omliggende woon- en leefklimaat beïnvloedt. De steiger onder in de figuur betreft ligplaatsen voor drie varende bedrijfsvaartuigen (monumentale reddingsboten). Ook kan de betreffende steiger worden gebruikt voor het afmeren van varende bedrijfsvaartuigen en direct en het kortdurend op- en af- laten stappen van personen van en aan boord van varende bedrijfsvaartuigen.

Bij de activiteit laad-, los- en overslagbedrijven voor binnenvaartschepen is ook de letter R opgenomen bij de richtafstand uit bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit houdt in dat er activiteiten zijn die mogelijk onder de werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. Voor de ontwikkeling Dijksgrecht Oost is dit echter niet het geval, aangezien hier zich geen bedrijven zullen vestigen die onder de werking van het Bevi vallen en er geen grote opslagen voor LPG, propaan, ammoniak of andere gevaarlijke stoffen komen.

De richtafstanden voor het aspect gevaar zijn vooral gebaseerd op aanwezige opslagen en installaties. Voor de ontwikkeling Dijksgrecht Oost zijn er geen relevante opslagen en/of installaties aanwezig. De mogelijke opslagen en installaties die wel aanwezig zijn, bestaan maar uit een kleine hoeveelheid gevaarlijke stoffen, waardoor het aspect gevaar niet de inrichtingsgrens overschrijdt. Dit betreft bijvoorbeeld een paar flessen met motorolie en dergelijke in het voorzieningengebouw.

Verder zullen deze opslagen/installaties geplaatst worden aan de noordelijke of westelijke zijde van het plangebied, waar de richtafstand van het aspect gevaar niet met gevoelige bestemmingen overlapt. Alle schepen varen namelijk aan de noordzijde van het plangebied. De aanlegsteiger wordt ook aan deze zijde (bij het spoor) aangelegd, waardoor het vanzelfsprekend is dat alle activiteiten aan deze zijde van het plangebied gaan plaatsvinden.

5. Conclusie

De gemeente Amsterdam heeft zich voorgenomen om de Dijksgrecht Oost opnieuw in te richten. Momenteel betreft dit een braakliggend stuk van de stad met een verwilderde en ontoegankelijke oever. De gemeente is van plan om een aanlegsteiger voor rondvaartboten en dekschuiten in het gebied Dijksgrecht Oost aan te leggen. Binnen het plangebied wordt ook de overslag van bouwmaterialen mogelijk gemaakt. Om het plan te kunnen realiseren, is een wijziging van het bestemmingsplan nodig.

DGMR heeft voor de onderbouwing van de bestemmingsplanwijziging een onderzoek Bedrijven en milieuzonering uitgevoerd om de invloed van het plan op de omgeving inzichtelijk te maken. In het onderzoek is enkel gekeken naar de milieuaspecten geur, stof en gevaar omdat het milieuaspect geluid al in het akoestisch onderzoek is onderzocht.

De maatgevende bedrijfsactiviteiten voor het beoordelen van de richtafstanden zijn het aan- en afmeren van rondvaartboten en het laden en lossen van dekschuiten. In de VNG-publicatie zijn geen bedrijfscategorieën opgenomen, die exact overeenkomen met de activiteiten die binnen het plangebied mogelijk worden gemaakt. In dit onderzoek hebben wij daarom de beoordeling van de richtafstanden gemaakt met de categorie die het beste overeenkomt met de beoogde bedrijfsactiviteiten.

We hebben daarbij de vergelijking gemaakt met 2 in de VNG-publicatie genoemde bedrijfsactiviteiten: een jachthaven of een laad-, los- en overslagbedrijf voor de binnenvaart.

De daadwerkelijk toekomstige activiteiten zullen voor minder hinder zorgen, maar voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid is aansluiting gezocht bij de opgenomen bedrijfscategorieën uit de VNG-publicatie. Voor deze activiteiten geldt dat de milieuaspecten geur en stof een richtafstand hebben van 0 meter in relatie tot omliggende gevoelige bestemmingen, waardoor ze een gezond woon- en leefklimaat niet negatief beïnvloeden. Het milieuaspect gevaar kent wel een overlappende richtafstand, enkel bij de wissellocatie voor woonboten en bedrijfsvaartuigen.

Verder onderzoek naar het aspect gevaar heeft vastgesteld dat de activiteiten van Dijksgrecht Oost niet onder het Bevi of Brzo vallen. De richtafstanden voor het aspect gevaar zijn vooral gebaseerd op aanwezige opslagen en installaties. Voor de ontwikkeling Dijksgrecht Oost zijn er geen relevante opslagen en/of installaties aanwezig. De mogelijke opslagen en installaties die wel aanwezig zijn, bestaan maar uit een kleine hoeveelheid gevaarlijke stoffen waardoor het aspect gevaar niet de inrichtingsgrens overschrijdt.

Daarnaast zullen deze opslagen/installaties geplaatst worden aan de noordelijke of westelijke zijde van het plangebied, waar de richtafstand van het aspect gevaar niet met gevoelige bestemmingen overlapt. Alle schepen varen namelijk aan de noordzijde van het plangebied. De aanlegsteiger wordt ook aan deze zijde (bij het spoor) aangelegd, waardoor het vanzelfsprekend is dat alle activiteiten aan deze zijde van het plangebied gaan plaatsvinden.

Ons onderzoek toont aan dat er geen sprake is van beperkingen voor de ontwikkeling Dijksgrecht Oost en dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is voor de omliggende gevoelige bestemmingen.

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