



Wachtplaatsvoorziening Stromboliweg

M.e.r.-beoordeling

Opdrachtgever: Havenbedrijf Amsterdam NV

Referentie: INFR190499

Revisie: 0

Datum: 5 december 2019

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek



Titel document: Wachtplaatsvoorziening Stromboliweg
Ondertitel document: M.e.r.-beoordeling
Referentie: INFR190499
Revisie: 0
Datum: 5 december 2019
Opdrachtgever: Havenbedrijf Amsterdam NV
Projectnummer opdrachtgever:
Project: Ontwerp kade oever Noordzeekanaal CCN

Opgesteld door: 5.1.2.e Paraaf:
Gecontroleerd door: Paraaf:
Goedgekeurd door: 5.1.2.e Paraaf:



Inhoudsopgave

1	Inleiding en procedurele aspecten	4
1.1.	Aanleiding en doel van de aanmeldingsnotitie	4
1.2.	De vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure	5
1.3.	Betrokken partijen	6
1.4.	Leeswijzer	7
2	Wachtplaatsvoorziening	8
2.1.	Aanleiding	8
2.2.	De kenmerken van de activiteit en werkzaamheden	8
2.3.	De plaats van de activiteit	10
3	De kenmerken van de potentiële effecten	11
3.1.	Inleiding	11
3.2.	Bodem	11
3.3.	Water	12
3.4.	Geluid en trillingen	13
3.5.	Luchtkwaliteit	13
3.6.	Veiligheid (externe veiligheid en nautische veiligheid)	14
3.7.	Natuur	15
3.8.	Ruimtebeslag	16
3.9.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	16
3.10.	Cumulatieve effecten	17
3.11.	Mitigerende maatregelen	17
4	Samenvatting en conclusies	18
	BIJLAGEN	20
A.	Voorlopig ontwerp	20

1 Inleiding en procedurele aspecten

1.1. Aanleiding en doel van de aanmeldingsnotitie

Het Havenbedrijf Amsterdam is voornemens om een loopbrugconstructie en schipperstrap als onderdeel van een nieuw aan te leggen openbare wachtplaatsvoorziening voor binnenvaartschepen in de ADM-haven aan te leggen. De wachtplaatsvoorziening is voorzien in het havenbekken ten zuidoosten van de Stromboliweg.

Het gedeelte van het havenbekken waar de wachtplaatsvoorziening is geprojecteerd is vrij ondiep en de waterbodem dient derhalve te worden ontgraven tot -5,0 m NAP. Dit betekent dat circa 103.000 m³ waterbodem/slib dient te worden ontgraven en afgevoerd. Het ontgravingsoppervlak is circa 5 hectare.



Figuur 1 – Ligging wachtplaatsvoorziening Stromboliweg

Voor de ontgraving wordt een vergunning aangevraagd en een besluit genomen zoals bedoeld in artikel 3 van de Ontgrondingenwet. In bijlage II onderdeel D van het Besluit m.e.r. is het besluit als bedoeld in artikel 3 van de Ontgrondingenwet over de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem opgenomen als m.e.r.-beoordelingsplichtig besluit in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van 12,5 hectare of meer (categorie D16.1).



Omdat de ontgronding een terreinoppervlakte heeft van minder dan 12,5 hectare, is geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Ook voor een activiteit onder deze 'D-drempel' moet het bevoegd gezag echter nagaan of deze activiteit mogelijk aanzienlijke milieugevolgen heeft en er dus een m.e.r.-beoordeling nodig is. Dit betekent dat de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden. Dit komt erop neer dat in een aanmeldingsnotitie de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit kort en bondig worden beschreven en het bevoegd gezag daarop een besluit neemt. Vervolgens kan bij een positief besluit de aanvraag voor de ontgrondingsvergunning met het m.e.r.-beoordelingsbesluit worden ingediend.

Cat.	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 16.1	De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem, anders dan bedoeld onder D 16.2.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van 12,5 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in artikel 3 van de Ontgrondingswet.

Tabel 1 – Categorie D 16.1 uit het besluit m.e.r.

1.2. De vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure

Op 16 mei 2017 is de Implementatiewet 'herziening m.e.r.-richtlijn' in werking getreden. Met deze wet wordt de herziene Europese m.e.r.-richtlijn in Nederlandse wetgeving vertaald. Naar aanleiding hiervan is het Besluit m.e.r. gewijzigd en op 7 juli 2017 in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet:

- Door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld.
- Het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden.
- De initiatiefnemer het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

In de vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure wordt de voorgenomen activiteit beoordeeld op belangrijke nadelige milieugevolgen.

Belangrijke nadelige gevolgen

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten afkomstig uit Bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r., die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit. Hierbij gaat het om de omvang en de impact van de langshaven. De sub-criteria/aandachtspunten hierbij zijn:
 - a. De omvang van het project;
 - b. De cumulatie met andere projecten;
 - c. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;



- d. De productie van afvalstoffen;
 - e. Verontreiniging en hinder;
 - f. Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. De plaats van de activiteit (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden). Indien de activiteit is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. De sub-criteria/aandachtspunten hierbij zijn:
- a. Het bestaande grondgebruik;
 - b. De relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
 - c. Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - Wetlands;
 - Kustgebieden;
 - Berg- en bosgebieden;
 - Reservaten en natuurparken;
 - Gebieden die in de wetgeving zijn aangeduid of daardoor worden beschermd;
 - Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 - Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 - Landschappen van een historisch, cultureel of archeologisch belang.
3. De kenmerken van het potentiële effect. Hierbij moet in het bijzonder het volgende in overweging worden genomen:
- a. Het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
 - b. Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
 - c. De waarschijnlijkheid van het effect;
 - d. De duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Betrokken partijen

Initiatiefnemer

Het Havenbedrijf Amsterdam is als initiatiefnemer van het project de aanvrager van de ontgrondingsvergunning en opsteller van de aanmeldingsnotitie.

Naam: Havenbedrijf Amsterdam N.V.
Bezoekadres: De Ruyterkade 7, 1013 AA Amsterdam
Postadres: Postbus 19406, 1000 GK Amsterdam
Telefoon: 020 - 5234500

Bevoegd gezag

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is namens de provincie Noord-Holland bevoegd gezag voor de ontgrondingsvergunning en beoordeelt de aanmeldingsnotitie. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland neemt een besluit over de aanmeldingsnotitie.



Naam: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Bezoekadres: Ebbehout 31, 1507 EA Zaandam
Postadres: Postbus 209, 1500 EE Zaandam
Telefoon: 088 - 5670200

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de onderbouwing van, de plaats en kenmerken van de voorgenomen activiteit. De effecten van de aanleg worden beschreven in Hoofdstuk 3. Hierbij wordt ingegaan op de actuele en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke context) en de effecten op het milieu. Daarnaast is in dit hoofdstuk aandacht voor risico's als gevolg van bijzondere omstandigheden en mogelijke cumulatieve effecten. Tenslotte geeft Hoofdstuk 4 de samenvatting en conclusies van deze aanmeldingsnotitie.

2 Wachtplaatsvoorziening

2.1. Aanleiding

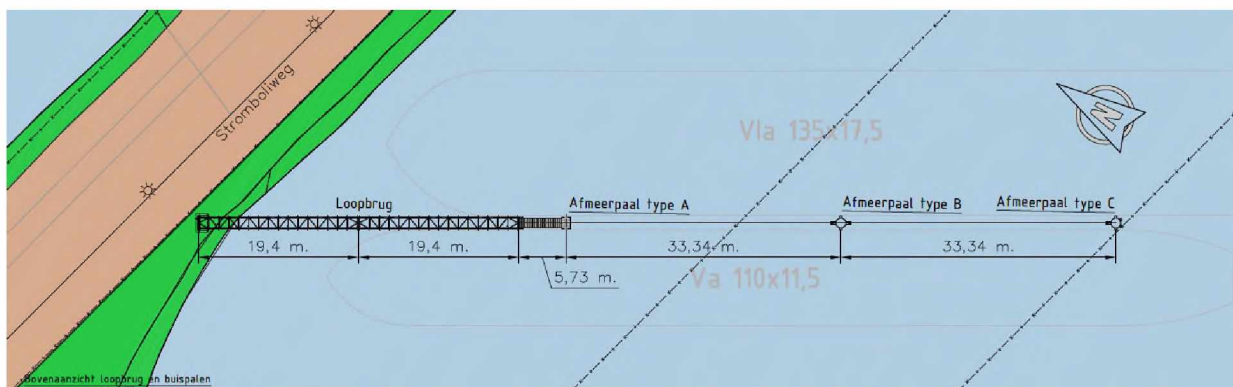
Vanwege logistieke reden moeten schepen regelmatig wachten voordat zij hun lading kunnen laden of lossen. Ook in verband met het rust/vaartijdenbesluit zijn wachtplaatsen vereist. Gezien de huidige vraag naar wachtplaatsvoorzieningen en de daarvoor beschikbare ruimte naast de reeds bestaande wachtplaatsvoorzieningen aan de Stromboliweg, wil het Havenbedrijf Amsterdam deze ruimte benutten voor een aanvullende wachtplaatsvoorziening voor binnenvaartschepen.

2.2. De kenmerken van de activiteit en werkzaamheden

Loopbrug, schipperstrap en afmeerpalen

De wachtplaatsvoorziening betreft het aanbrengen van een loopbrug, een schipperstrap en drie afmeerpalen ten behoeve van een wachtplaats voor binnenvaartschepen, zie figuur 2. De loopbrug heeft een lengte van 40 m. Aan de landzijde wordt grondverbetering toegepast met daar bovenop een betonnen steunpunt. In het midden en aan het einde van de loopbrug worden in totaal 2 stalen buispalen aangebracht met een diepte tot -18 m NAP.

Aan het einde van de loopbrug wordt een schipperstrap gerealiseerd. Deze leidt schuin omhoog naar een bordes bovenop de afmeerpaal A, van 1,0 m NAP tot een hoogte van 5,3 m NAP. Er worden in totaal 3 afmeerpalen aangebracht. Het gaat daarbij om stalen buispalen die worden aangebracht tot een diepte van -20 m NAP.

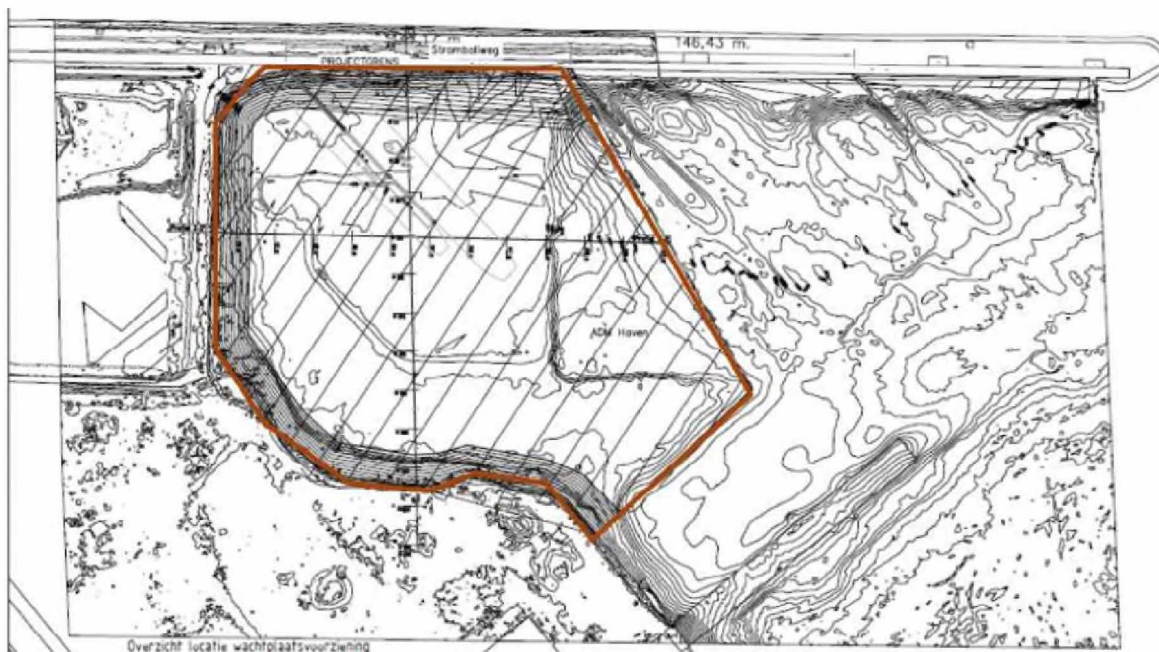


Figuur 2 – Tekening wachtplaatsvoorziening Stromboliweg

Ontgroning

Voor het realiseren van de wachtplaatsvoorziening is het nodig om de waterbodem te ontgraven. Onderstaande figuur 3 geeft het te ontgraven gedeelte aan, dat een oppervlak heeft van circa 5 hectare. De ontgraving is benodigd tot een diepte van -5 m NAP en heeft een volume van circa 103.000 m³. Globaal gezien bestaat de bovenste te ontgraven laag uit slib met een dikte van 0,8 tot 3,0 meter. Daaronder bevindt

zich een laag van veen tot 0,8 m dikte. Daaronder bevindt zich klei. Na het afgraven wordt het talud van de kade van de Stromboliweg bekleed met stortsteen om erosie te voorkomen.



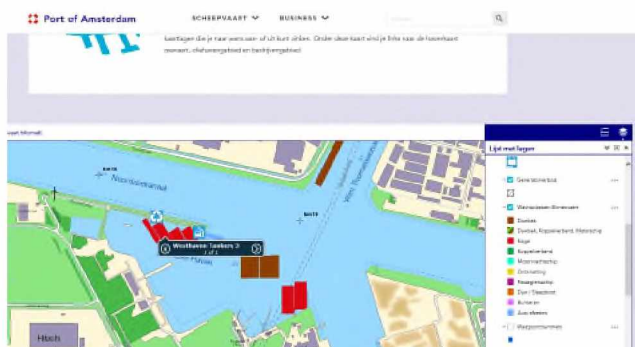
Figuur 3 – Te ontgraven gedeelte wachtplaatsvoorziening Stromboliweg

Schepen

De wachtplaatsvoorziening wordt gebruikt voor het afmeren van binnenvaartschepen. De schepen die afmeren op de locatie (maximaal 4 tegelijk) zijn binnenvaartschepen met een maximale omvang van een CEMT Vla. De belangrijkste kenmerken van deze scheepsklasse zijn:

- Lengte: 135 m
- Breedte: 17,5 m
- Diepgang: 4,1 m
- Tonnage: 6.000 ton

Boord-boord overslag zal niet plaatsvinden, de wachtplaatsen worden alleen gebruikt als een verbinding met de wal zodat de opvarenden bezoek kunnen ontvangen en van boord kunnen (boodschappen/familie). Aanmeren van (één) kegelschepen (schepen met gevaarlijke stoffen) is toegestaan.



Het terrein/wateroppervlak wordt langs de oever gebruikt door een aantal schepen en woonarken. Deze schepen en woonarken zijn door handhaving aangezegd om te vertrekken.

Andere projecten

De zeehavens van Amsterdam zijn in ontwikkeling en is de verwachting dat de goederenoverslag van 94,3 miljoen ton in 2013 zal toenemen naar 125 miljoen ton in 2030. Ook door de aanleg van de grote sluis in IJmuiden maakt het mogelijk meer en bredere schepen in het havengebied te ontvangen. Door deze ontwikkelingen neemt de druk op het haventerrein toe.

2.3. De plaats van de activiteit

De wachtplaatsvoorziening is gesitueerd in het havengebied van Amsterdam, aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal in de ADM-haven, die ten oosten ligt van de Amerikahaven en ten westen van de Westhaven. Het gaat om een industriegebied, dat volgens het bestemmingsplan Amerikahaven bestemd is voor havengebonden bedrijven, waaronder ook zware industrie valt (categorie 1 t/m 5). De wachtplaatsvoorziening valt binnen het Geluidverdeelplan Westpoort, de geluidzone van het industriegebied Hoogtij/bedrijvenpark Westzanerpolder dat aan de overzijde (noordzijde) van het Noordzeekanaal ligt en binnen een veiligheidszone (milieuzone-2) op grond waarvan kwetsbare objecten ter plaatse van de wachtplaatsvoorziening niet zijn toegestaan.

Ten noorden van de wachtplaatsvoorziening ligt aan (aan de noordzijde van het Noordzeekanaal) het havengebonden bedrijventerrein van de gemeente Zaanstad. De dichtstbijzijnde woonbebouwing bevindt ten noorden van dit bedrijventerrein, op circa 800 m van de wachtplaatsvoorziening. Het gaat dan om de woonbebouwing van Westzaner-Overtoom.

Het dichtstbijzijnde natuurgebied (Natuurnetwerk Nederland) ligt ten noorden (op 1,3 km) van de locatie, buiten het havengebied. Dit natuurgebied, de Polder Westzaan, is tevens aangewezen als Natura 2000-gebied, aangewezen krachtens de Habitatrichtlijn. Het gedeelte van het natuurgebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied, ligt op 1,6 km ten noorden van de wachtplaatsvoorziening.



3 De kenmerken van de potentiële effecten

3.1. Inleiding

De effecten van de aanleg van de wachtplaatsvoorziening zijn kwalitatief beoordeeld voor de milieuaspecten bodem, water, geluid en trillingen, luchtkwaliteit, veiligheid (externe veiligheid en nautische veiligheid), natuur, ruimtebeslag en landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Per aspect worden de huidige situatie en de effecten beschreven, gevolgd door een conclusie. In deze conclusie wordt een kwalitatief oordeel gegeven conform de volgende scoremethodiek is gebruikt.

Oordeel	Waardering
Positief effect	+
Beperkt positief effect	0/+
Neutraal	0
Beperkt negatief effect	0/-
Negatief effect	-

Tabel 2 - Effectclassificatie

3.2. Bodem

Huidige situatie

Bodemkwantiteit

De af te graven waterbodembodem bevindt zich op een diepte die varieert tussen de -0,7 m en -5,0 m NAP. De af te graven waterbodembodem bestaat globaal uit slib met daaronder veen en klei.

De locatie is niet aangewezen als bodem- of aardkundig waardevol gebied.

Bodemkwaliteit

Ter plaatse van de af te graven waterbodembodem is een verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd [Rapportage verkennend waterbodemonderzoek ADM haven Amsterdam, Arcadis, 11 september 2019].

Hieruit volgt:

- De waterbodembodemkwaliteitsklasse (voor toepassing in een oppervlaktewaterlichaam) van het slib varieert tussen "Achtergrondwaarde" en "Klasse B".
- De bodembodemkwaliteitsklasse voor toepassing van het slib op of in de bodem (en derhalve de klasse waar grond bij demping van de watergangen aan dient te voldoen) varieert tussen "Altijd Toepasbaar" en "Niet Toepasbaar".



- De kwaliteit van de onderliggende bodem (niet zijnde slib) voldoet voor het grootste deel aan de (water)bodemkwaliteitsklasse “Achtergrondwaarde”. Voor een deel valt de veenlaag in de bodem in “Klasse A”.

Effect

Bodemkwantiteit

De ontgroning betreft een gebied van 5 ha en heeft een ontgravingsdiepte van -5 m NAP. Het af te graven volume betreft circa 103.000 m³, bestaande uit slib, klei en veen. De grond wordt afgevoerd naar een nader te bepalen en daarvoor geschikte locatie.

Bodemkwaliteit

Bij toekomstige ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de toepasbaarheid van het slib en een deel van de veenlaag, zo blijkt uit het waterbodemonderzoek van Arcadis. Bovendien dient rekening te worden gehouden met PFAS concentraties, waarvan maximale concentraties van 0,2 µg/kg zijn aangetoond.

Conclusie

Omdat de vrijkomende bodem als gevolg van het afgraven niet zonder meer op alle locaties kan worden toegepast, wordt het effect op bodem beoordeeld als **beperkt negatief**.

3.3. Water

Huidige situatie

In de huidige situatie bevindt zich op de locatie van de nieuwe wachtplaatsvoorziening een aantal woonschepen. Ten oosten van de nieuwe wachtplaatsvoorziening zijn reeds twee steigers met wachtplaatsvoorzieningen aanwezig. Er vinden geen lozingen plaats van de bestaande wachtplaatsvoorzieningen op het oppervlaktewater.

Effect

Waterkwaliteit

De schepen die gebruik maken van de nieuwe wachtplaatsvoorziening zullen niet lozen op het oppervlaktewater. Er zijn dan ook geen effecten te verwachten van de wachtplaatsvoorziening op de waterkwaliteit.

Watersysteem

De aanleg van de wachtplaatsvoorziening en het afgraven van de waterbodemonderzoek heeft geen invloed op het oppervlak aan open water. Na het afgraven van de waterbodemonderzoek wordt het talud van de kade van de Stromboliweg bekleedt met stortsteen om erosie te voorkomen.

Conclusie

Omdat er geen lozingen op het oppervlaktewater plaatsvinden en er geen effecten op de kade van de Stromboliweg zijn, effect op water beoordeeld als **neutraal**.



3.4. Geluid en trillingen

Huidige situatie

De wachtplaatsvoorziening valt binnen het Geluidverdeelplan Westpoort en de geluidzone van het industriegebied Hoogtij/bedrijvenpark Westzanerpolder dat aan de overzijde (noordzijde). In de huidige zijn er reeds 2 wachtplaatsvoorzieningen voor in totaal 8 schepen tegelijk.

Effect

Geluid

Het aantal schepen wat gebruik gaat maken van de nieuwe wachtplaatsvoorziening is maximaal 4 tegelijk. Schepen die afmeren op de locatie zijn schepen met een maximale omvang van een CEMT Vla schip.

De binnenvaartschepen moeten voldoen aan de eisen zoals verwoord in de reglementen voor binnenvaart op de internationale Rijn. Daardoor zijn de binnenvaartschepen als ze stil liggen voor de kant zo stil dat die gezien worden als akoestisch niet relevant in het kader van de geluidzone Westpoort.

Trillingen en geluid in de aanlegfase

Voor de aanleg van de wachtplaatsvoorziening worden 2 palen ter ondersteuning van de loopbrug en 3 afmeerpalen aangebracht. Het gaat hier om stalen buispalen welke tot een diepte van respectievelijk -18 en -20 m NAP ingetrild worden. De overlast zal minimaal zijn omdat er in de directe omgeving geen bedrijven/woningen aanwezig zijn.

Conclusie

Omdat een aangemeerde binnenvaartschepen akoestisch niet relevant zijn, wordt het effect op geluid beoordeeld als **neutraal**.

Omdat overlast van geluid en trillingen in de aanlegfase minimaal is, wordt dit effect beoordeeld als **beperkt negatief**.

3.5. Luchtkwaliteit

Huidige situatie

De belangrijkste stoffen op grond waarvan de luchtkwaliteit kan worden bepaald, zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂). In onderstaande tabel zijn de achtergrondconcentraties van deze stoffen voor 2020 en 2030 opgenomen ter plaatse van de wachtplaatsvoorziening. Hieruit blijkt dat de achtergrondconcentraties ver beneden de wettelijke norm uit de Wet milieubeheer liggen.



Stof	Jaar/norm	Jaargemiddelde concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	2020	ca. 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	2030	ca. 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Grenswaarde	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Fijn stof (PM_{10})	2020	ca. 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	2030	ca. 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Grenswaarde	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	2019	ca. 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	2030	ca. 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Grenswaarde	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabel 3 – Luchtkwaliteit Afrikahaven (bron: RIVM, Grootschalige Concentratie- en Deopsitiekarten Nederland, geodata.rivm.nl/gcn)

Effect

Het aantal schepen dat gebruik gaat maken van de kadeconstructie is maximaal 4 tegelijk. Daarnaast is het nog onduidelijk hoeveel schepen er gebruik gaan maken van de kadeconstructie. De schepen die afmeren op de locatie zijn schepen met een maximale omvang van een CEMT VIa schip. Ten opzichte van het aantal schepen in het Noordzeekanaalgebied, is het aantal van 4 schepen minimaal en wordt geen significante negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit verwacht.

Dit sluit aan bij de conclusie uit de Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek Westpoort 2012 (bijlage bij het bestemmingsplan Amerikahaven), waaruit blijkt dat de realisatie van de bestemmingsplannen in Westpoort niet leidt tot overschrijding van de in de wet gestelde grenswaarde en ook niet in betekende mate noch in significante mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Gezien de lage achtergrondconcentraties en de beperkte invloed van de schepen die de langshaven aandoen, wordt het effect op luchtkwaliteit beoordeeld als **neutraal**.

3.6. Veiligheid (externe veiligheid en nautische veiligheid)

Huidige situatie

De wachtplaatsvoorziening ligt binnen een veiligheidszone (milieuzone-2) op grond waarvan kwetsbare objecten ter plaatse van de wachtplaatsvoorziening niet zijn toegestaan. Uit de risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat in de huidige situatie op de locatie van de wachtplaatsvoorziening geen risicovolle activiteiten plaatsvinden en eveneens geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Effect

Externe veiligheid

Het is voor schepen met maximaal 1 kegel toegestaan gebruik te maken van de wachtplaatsen (schepen kunnen tot 3 kegels hebben: 1 kegel voor schepen met brandbare stoffen, 2 voor schepen met voor de gezondheid schadelijke stoffen en 3 voor schepen met bepaalde ontplofbare stoffen).

Ligplaatsen voor kegelschepen moeten op voldoende afstand van bewoning en kwetsbare



objecten liggen. Uit het Europees verdrag over het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn (ADNR) volgt dat een ligplaats voor schepen met kegel 1 op minimaal 100 meter afstand van gesloten woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen moet worden gehouden. Binnen 100 meter afstand van de wachtplaatsvoorziening komen deze functies niet voor. Daarnaast mag er ook geen boord-boordoverslag plaatsvinden. Hierdoor zijn risico's met betrekking tot externe veiligheid zeer beperkt.

Nautische veiligheid

De verhouding tussen de hoeveelheid schepen die gebruik gaan maken van de wachtplaatsvoorziening en het totaal aantal schepen op het Noordzeekanaal is verwaarloosbaar.

Conclusie

Wegens de zeer beperkte impact van de wachtplaatsvoorziening op de omgeving en het ontbreken van kwetsbare bestemmingen, wordt het effect van de langshaven op veiligheid beoordeeld als **neutraal**.

3.7. Natuur

Huidige situatie

Beschermde gebieden

Het dichtstbijzijnde natuurgebied (Natuurnetwerk Nederland) ligt ten noorden (op 1,3 km) van de locatie, buiten het havengebied. Dit natuurgebied, de Polder Westzaan, is tevens aangewezen als Natura 2000-gebied, aangewezen krachtens de Habitatrichtlijn. Het gedeelte van het natuurgebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied, ligt op 1,6 km ten noorden van de wachtplaatsvoorziening.

Effecten

Beschermde gebieden

Vanwege de ligging van het natuurgebied de Polder Westzaan dat is aangewezen als Natura 2000-gebied, moet er een Aerius-berekening worden uitgevoerd met betrekking tot stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied als gevolg van de voorgenomen activiteit. Naar verwachting is de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteit beperkt, echter kan zonder Aerius-berekening niet worden bepaald of aan de geldende norm wordt voldaan.

Beschermde soorten

Voordat de aanleg van de wachtplaatsvoorziening en het afgraven van de waterbodem start, zal het Havenbedrijf Amsterdam een Flora- en Faunaonderzoek laten uitvoeren om eventueel aanwezige beschermde soorten in kaart te brengen. Indien nodig wordt een ontheffing Wet natuurbescherming gevraagd voor de werkzaamheden en worden beschermde soorten uit het terrein verwijderd en elders uitgezet.

Eveneens dient rekening te worden gehouden met de effecten van onderwatergeluid ten gevolge van heiwerkzaamheden. Door rustig te beginnen (slow start), krijgen vissen en zeezoogdieren de kans om weg te zwemmen en worden negatieve effecten voorkomen.



Conclusie

Als gevolg van de ligging ten opzichte van natuurgebieden en het indien nodig uitvoeren van de werkzaamheden conform een eventueel aan te vragen ontheffing, wordt het effect op natuur is aanwezig beoordeeld als **beperkt negatief**.

3.8. Ruimtebeslag

Huidige situatie

In de huidige situatie wordt de locatie van de nieuwe wachtplaatsvoorziening gebruikt door woonschepen. In het bestemmingsplan is het terrein aangeduid als "Bedrijf – 1", wat bestemd is voor havengebonden bedrijven met bijbehorende voorzieningen. Bewoning is in beginsel aangeduid als strijdig gebruik.

Effect

De realisatie van de wachtplaatsvoorziening past binnen de bestemming en leidt niet tot ruimtebeslag op andere functies. Weliswaar leidt de realisatie van de wachtplaatsvoorziening ertoe dat de woonschepen moeten worden verplaatst, echter omdat de woonschepen vallen onder strijdig gebruik conform het bestemmingsplan, wordt dit niet als een negatief effect van de realisatie van de wachtplaatsvoorziening gezien.

Conclusie

Omdat de wachtplaatsvoorziening past in het bestemmingsplan geen ruimtebeslag is op andere conform het bestemmingsplan toegestane functies, wordt het effect beoordeeld als **neutraal**.

3.9. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Huidige situatie

Landschap en cultuurhistorie

Het havengebied betreft een uitgestrekt industrieel havenlandschap. Beeldbepalende elementen in het landschap zijn het Noordzeekanaal, havenbekkens, insteekhavens, langshavens, (zware) industrie, braakliggende terreinen en windturbines.

Archeologie

Uit het Archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek dat als bijlage bij het Bestemmingsplan Amerikahaven (waarbinnen de wachtplaatsvoorziening is gesitueerd) is gevoegd, volgt dat onder de ophogingslagen van het plangebied de oorspronkelijke IJ-bodem ligt, die is ingepolderd in de jaren 70 van de 19^{de} eeuw. In de bedding van de voormalige IJ-bodem zijn scheepsresten of andere verzonken overblijfselen te verwachten die verband houden met de historische scheepsvaart, vanaf de 13de eeuw of mogelijk vroeger. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Ook kunnen losse vondsten, afval en gedumpt materiaal voorkomen die in de bedding zijn weggezonden. Tenslotte kan de ondergrond op grotere diepte (ca 12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Dergelijke overblijfselen hebben weinig samenhang en een wijde verspreiding.



Effecten

Landschap en cultuurhistorie

Het creëren van een wachtplaatsvoorziening in een grootschalig havengebied als Westpoort is een activiteit die past binnen het landschap. Er is op het vlak van landschap en cultuurhistorie dan ook geen negatief effect te verwachten.

Archeologie

In het Archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek dat als bijlage bij het Bestemmingsplan Amerikahaven is gevoegd, is de zone waarin de wachtplaatsvoorziening geprojecteerd is en waar de waterbodem wordt afgegraven, ingedeeld onder beleidscategorie 11. Voor deze delen van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring. Daarmee zijn deze delen van het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

Conclusie

Vanwege de ligging in het havengebied en vanwege de ligging in een gebied dat is vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen, wordt geen negatief effect verwacht op landschap, cultuurhistorie en archeologie (beoordeling **neutraal**)

3.10. Cumulatieve effecten

Effecten van de realisatie verlenging van de wachtplaatsvoorziening zijn beperkt en lokaal. Er is daarom geen sprake van cumulatie van effecten met andere projecten.

3.11. Mitigerende maatregelen

Gezien de afwezigheid van significante effecten, worden geen mitigerende maatregelen voorgesteld om effecten te verzachten.



4 Samenvatting en conclusies

Het Havenbedrijf Amsterdam is voornemens om een extra wachtplaatsvoorziening te realiseren in het ADM-havenbekken langs de Stromboliweg. Om de wachtplaatsvoorziening te realiseren moet de waterbodem ter plaatse worden ontgraven. Voor de ontgraving wordt een vergunning aangevraagd waarbij de vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden. Dit komt erop neer dat in een aanmeldingsnotitie de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit kort en bondig worden beschreven en het bevoegd gezag daarop een besluit neemt. Vervolgens kan bij een positief besluit de aanvraag voor de ontgrondingenvergunning met het m.e.r.-beoordelingsbesluit worden ingediend.

Voor de realisatie van de wachtplaatsvoorziening is beoordeeld of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen aan de hand van de volgende drie specifieke punten:

1. De kenmerken van de activiteit:

De wachtplaatsvoorziening betreft het aanbrengen van een loopbrug, een schipperstrap en drie afmeerpalen ten behoeve van een wachtplaats voor binnenvaartschepen. Voor het realiseren van de wachtplaatsvoorziening is het nodig om de waterbodem te ontgraven tot -5 m NAP. Daarvoor is een ontgraving benodigd met een volume van circa 103.000 m³.

De wachtplaatsvoorziening wordt gebruikt voor het afmeren van binnenvaartschepen. De schepen die afmeren op de locatie (maximaal 4 tegelijk) zijn binnenvaartschepen met een maximale omvang van een CEMT Vla.

2. De plaats van de activiteit:

De wachtplaatsvoorziening is gesitueerd in het havengebied van Amsterdam, aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal in de ADM-haven, die ten oosten ligt van de Amerikahaven en ten westen van de Westhaven. Het gaat om een industriegebied, dat volgens het bestemmingsplan Amerikahaven bestemd is voor havengebonden bedrijven. De wachtplaatsvoorziening valt binnen het Geluidverdeelplan Westpoort, de geluidzone van het industriegebied Hoogtij/bedrijvenpark Westzanerpolder dat aan de overzijde (noordzijde) van het Noordzeekanaal ligt en binnen een veiligheidszone (milieuzone-2) op grond waarvan kwetsbare objecten ter plaatse van de wachtplaatsvoorziening niet zijn toegestaan.

De dichtstbijzijnde woonbebouwing bevindt ten noorden van de wachtplaatsvoorziening aan de overzijde van het Noordzeekanaal, op een afstand van circa 800 m. Het gaat dan om de woonbebouwing van Westzaner-Overtoom. Het dichtstbijzijnde natuurgebied (Natuur netwerk Nederland) ligt ten noorden (op 1,3 km) van de locatie, buiten het havengebied. Dit natuurgebied, de Polder Westzaan, is tevens aangewezen als Natura 2000-gebied, aangewezen krachtens de Habitatrichtlijn. Het gedeelte van het natuurgebied dat is aangewezen als Natura 2000-gebied, ligt op 1,6 km ten noorden van de wachtplaatsvoorziening.



3. De kenmerken van de potentiële effecten:

De effecten van de wachtplaatsvoorziening zijn kwalitatief beoordeeld voor de milieuaspecten bodem, water, geluid en trillingen, luchtkwaliteit, veiligheid (externe veiligheid en nautische veiligheid), natuur, ruimtebeslag en landschap, cultuurhistorie en archeologie. In onderstaande tabel zijn de resultaten van deze beoordeling weergegeven.

Aspect	Waardering
Bodem	0/-
Water	0
Geluid en trillingen (tijdens aanlegfase)	0 (0/-)
Luchtkwaliteit	0
Veiligheid	0
Natuur	0/-
Ruimtebeslag	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	0

Effecten van de realisatie van de langshaven zijn beperkt en lokaal. Alleen tijdens de aanlegfase kan sprake zijn van enige overlast door geluid en trillingen.

Het risico bestaat dat als gevolg van stikstofemissies de norm voor stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Polder Westzaan wordt overschreden. De regelgeving voor stikstofdepositie is in beweging, waardoor rekening gehouden moet worden met veranderende normen.

Er is geen sprake van cumulatie van effecten met andere projecten. Er worden geen mitigerende maatregelen voorgesteld.

Conclusie en advies m.e.r.-beoordeling

De realisatie van de wachtplaatsvoorziening heeft geen groot effect op het milieu. Er kan worden gesteld dat de optredende milieueffecten ten gevolge van de realisatie beperkt en lokaal zijn en grotendeels van tijdelijke aard.

Op basis van de in deze aanmeldingsnotitie gepresenteerde milieueffecten voor de realisatie van de wachtplaatsvoorziening is geen sprake van bijzondere omstandigheden die het doorlopen van een separate m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.



BIJLAGEN

A. Voorlopig ontwerp

