

Oliehandel Anton Van Megen

Gemeente Zaanstad

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

080517.20201671

projectleider:

ir. R.J.M.M. Schram

auteur(s):

S.E.H. Lie, MSc

planstatus

datum:

03-06-2021

opdrachtgever:

Oliehandel Anton van Megen BV

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	4
1.3. Leeswijzer	4
2. Plaats en omvang van het project	5
2.1. Plaats van het project	5
2.2. Omvang van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1. Verkeer	11
3.2. Geluidhinder	11
3.3. Bodem en water	12
3.4. Natuur	12
3.5. Luchtkwaliteit	13
3.6. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	13
3.7. Cultuurhistorie en archeologie	15
3.8. Aanlegwerkzaamheden	15
3.9. Mitigerende maatregelen	15
4. Conclusie	16

1.1. Aanleiding

Het Zijkanaal G verbindt het Noordzeekanaal met de rivier De Zaan. Aan de westzijde van dit kanaal loopt de Havenstraat. Ter hoogte van huisnummer 109 R ligt het bunkerstation van Oliehandel Anton van Megen. Dit station bestaat uit enkele afgemeerde schepen, waaronder het bunkerstation waar binnenvaartschepen (zowel beroeps- als pleziervaart) kunnen bunkeren.

In het geldende bestemmingsplan "Havenstraat - Hemkade" (vastgesteld op 28 mei 2019) is het bunkerstation met een voorlopige bestemming bestemd, gericht op een toekomstige verplaatsing van de Oliehandel. De voorlopige bestemming vervalt na 10 jaar of eerder bij een duurzame beëindiging. De bestemming ter plaatse is dan 'Water - 1'. Binnen deze bestemming is de bedrijfsvoering van de Oliehandel niet meer rechtstreeks geborgd.

Deze voorlopige bestemming is opgenomen, omdat het bunkerstation niet paste in de ambitie voor het Hembrugterrein dat de komende jaren zal transformeren naar een woon-werkgebied, en omdat verplaatsing op korte termijn niet mogelijk was. De eigenaar wil het bedrijf graag duurzaam voortzetten. Daarom zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd naar mogelijke locaties voor het bedrijf.

Uit deze haalbaarheidsstudies naar alternatieve locaties is gebleken dat een aanpassing van het bunkerstation op de huidige locatie toch het meest haalbaar blijkt. Daarom is besloten het bunkerstation op deze locatie te behouden en een definitieve status (permanente bestemming) te geven. Op 17 december 2020 is de raad akkoord gegaan met dit voorkeursscenario. De bedrijfsvoering wordt zodanig aangepast dat geluids- en verkeersoverlast zoveel mogelijk worden beperkt en de kade een meer open en toegankelijke uitstraling krijgt. Ook wordt het bunkerstation vergroot, deze uitbreiding is opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

In haar besluit heeft de raad het college drie randvoorwaarden meegegeven bij de ontwikkeling:

- de veiligheid van de nieuwe inrichting wordt aangetoond in de daarvoor benodigde rapporten;
- het aantal tankautobewegingen wordt teruggebracht van 10 naar 1 à max 2 per week;
- de kade van de Havenstraat meer openbaar en beleefbaar wordt.

Het bestemmingsplan zorgt voor de juridisch-planologische verankering van het bunkerstation op deze locatie conform de voorwaarden die de raad heeft gesteld in haar besluit d.d. 17 december 2020.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten' (D17.1) m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een opslagcapaciteit van 100.000 ton of meer of betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer. De beoogde ontwikkeling heeft een opslagcapaciteit van circa 1400 ton en heeft betrekking op een oppervlakte van circa 3.404 m². De beoogde ontwikkeling blijft daarmee onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient voorafgaand aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

2. Plaats en omvang van het project

5

2.1. Plaats van het project

Het plangebied betreft Oliehandel Anton van Megen aan de Havenstraat 109 R. Het plangebied ligt in het Zijkanaal G (Voorzaan). Het plangebied is groter dan het bunkerstation, omdat de bij het bunkerstation behorende geluids- en veiligheidszone moet worden geborgd. De ligging van het plangebied is in figuur 2.1 weergegeven.



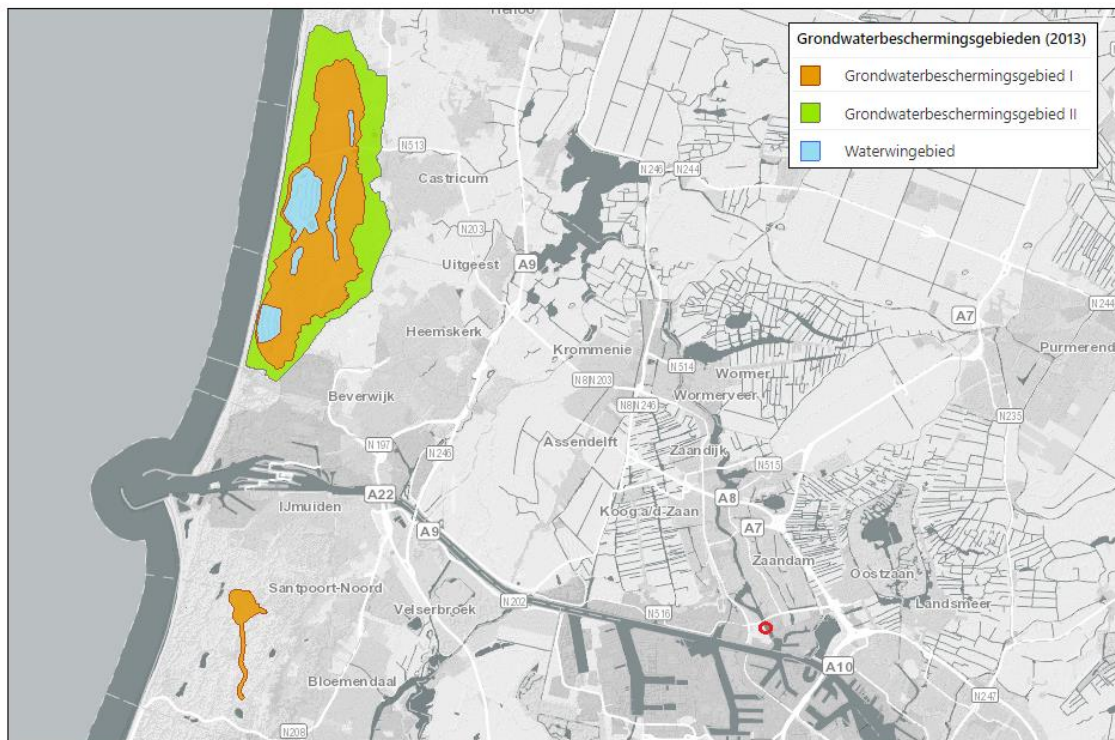
Figuur 2.1 Ligging van het plangebied

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied kent in het bestemmingsplan 'Havenstraat - Hemkade' (vastgesteld op 28 mei 2019) geen archeologische dubbelbestemming.

Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Polder Westzaan ligt op 2,59 kilometer, het Natura 2000-gebied

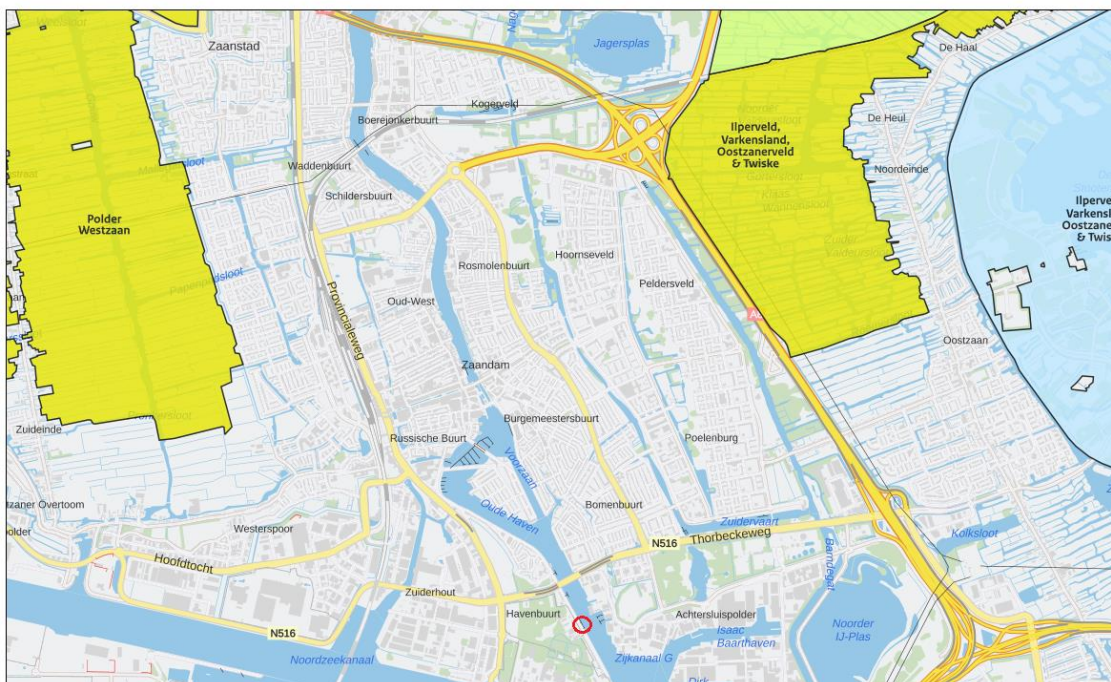
Wormer- en Jiskerveld & Kalverpolder op een afstand van circa 6,6 kilometer en Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske op circa 2,4 kilometer. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN betreft tevens Polder Westzaan.



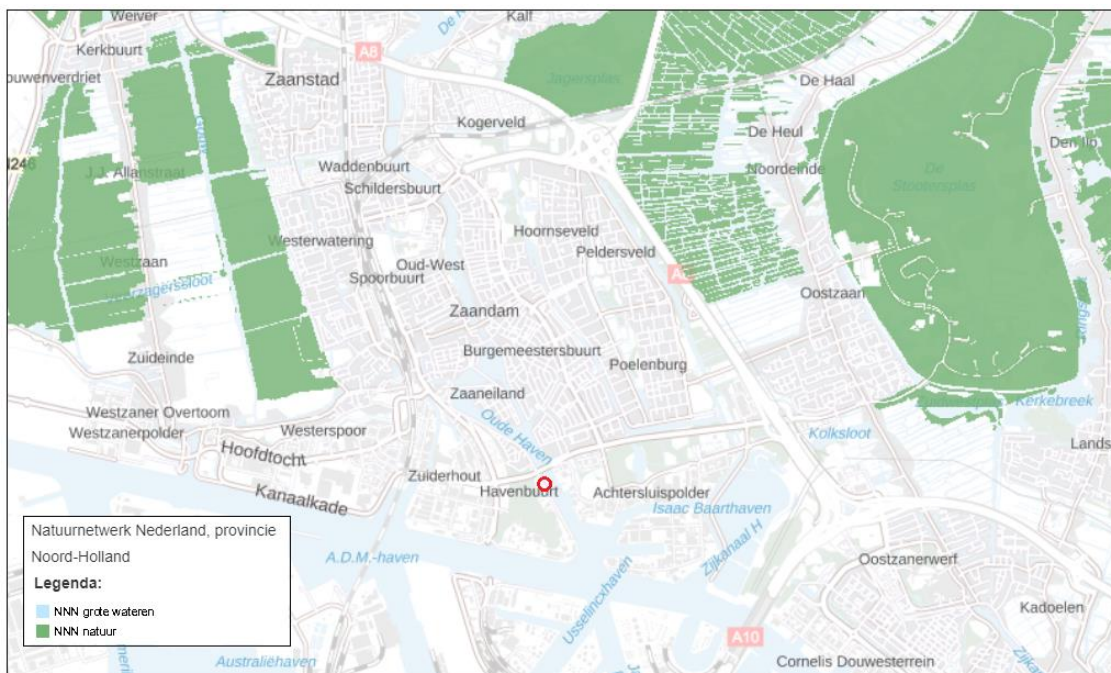
Figuur 2.2 Grondwaterbeschermingsgebieden nabij de projectlocatie (rode gemarkeerd) (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 2.3 Stiltegebieden ten opzichte van het plangebied (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 2.4 Natura 2000 nabij de projectlocatie (rode cirkel) (bron: AERIUS Calculator)



Figuur 2.5 NNN nabij de projectlocatie (rode cirkel) (bron: Provincie Noord-Holland)

2.2. Omvang van het project

Na de participatie die plaatsvond in het kader van de vaststelling van het Omgevingsplan Hembrug e.o. is besloten om de Oliehandel een tijdelijke bestemming toe te kennen.

Tegelijkertijd is door het college onderzocht of er een alternatieve locatie kon worden gevonden voor de Oliehandel. Er zijn locatiestudies uitgevoerd naar de best mogelijke locatie voor de Oliehandel. De voor- en nadelen van een verplaatsing en uitbreiding van de inrichting op de huidige locatie zijn in overweging genomen. Hieruit blijkt dat de huidige locatie met aanpassing van de bedrijfsvoering de voorkeur heeft. De inrichting krijgt daarom in het onderhavige bestemmingsplan een definitieve status (permanente bestemming).

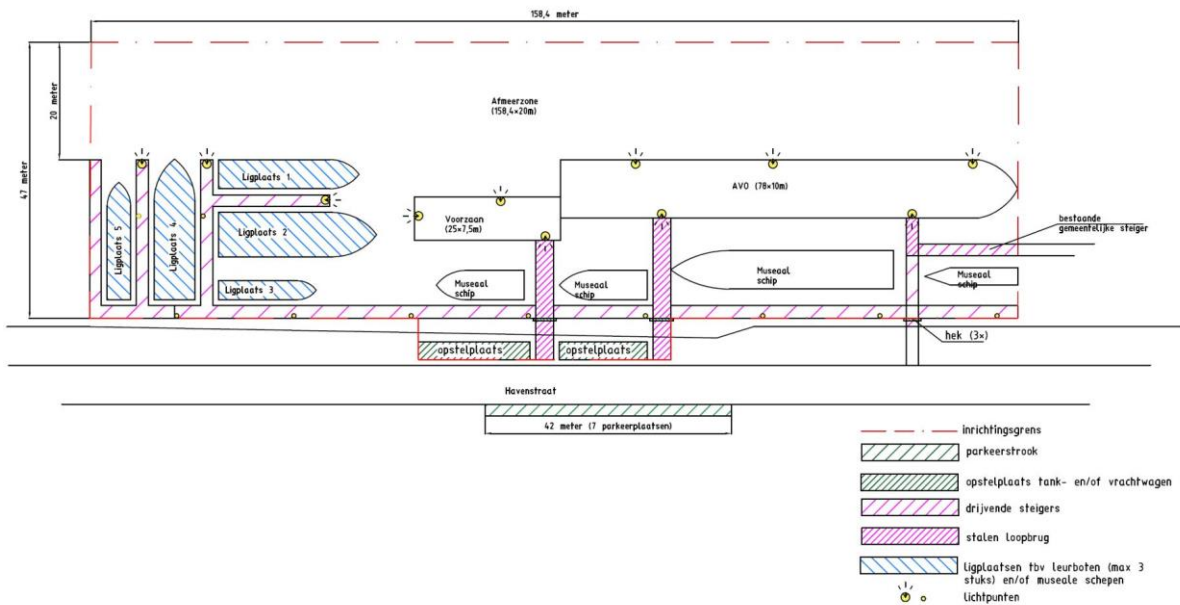
Het plangebied grenst aan het onderdeel 'De Enclave' van het Hembrugterrein. 'De Enclave' wordt ontwikkeld naar een gemengde woon-werklocatie. De uitbreiding van de inrichting mag de ontwikkeling van Hembrugterrein niet beperken. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor het bunkerstation.

In de nieuwe situatie wordt aan het bunkerstation het bunkerschip AVO toegevoegd. Naast de bestaande Voorzaan en de 3 leurboten zal het bunkerstation dus uitgebreid worden. Het grotere bunkerstation is een vereiste om gasolie over het water (per tankschip) te kunnen leveren. Daardoor neemt het aantal tankwagens per week af naar maximaal 1 á 2 per week en vermindert de overlast van de zware tankauto's ten opzichte van de huidige situatie. De vergroting van het bunkerstation zorgt niet voor een verandering in het aantal afnemers van brandstof voor de scheepvaart.

Met de komst van het nieuwe bunkerschip (AVO) is het mogelijk om de brandstof die voor beroepsvaart wordt gebruikt (gasolie) over het water aan te leveren in plaats van over de weg, middels tankwagens. De opslagcapaciteit is niet direct bepalend is voor de marktvraag en het aanbod maar hangt met name samen met de wijze van bevoorraden. Het grotere bunkerschip biedt dus de kans om het aantal verkeersbewegingen op land te beperken. De brandstof die wordt gebruikt voor de recreatievaart is een andere dan voor de beroepsvaart en kan - gelet op de kleine hoeveelheden - niet per schip worden aangeleverd.

De overige - museale - schepen hebben een historisch karakter en zullen niet bedrijfsmatig ten behoeve van de inrichting worden gebruikt. De schepen zijn dan ook niet toegankelijk voor bezoekers. Het zijn wel schepen die nog volledig in de vaart zijn. Deze schepen zijn geregeld te vinden op tentoonstellingen, shows, evenementen etc. Wanneer de schepen afgemeerd liggen, zijn ze niet toegankelijk voor publiek. De jachthaven verdwijnt en maakt plaats voor (een deel van) de historische schepen. Deze ruimtelijke uitbreiding biedt de kans de schepen wat minder compact neer te leggen. Dit komt de ruimtelijke uitstraling ten goede.

Op het nieuwe bunkerschip AVO worden drie bedrijfswoningen mogelijk gemaakt. De extra bedrijfswoningen zijn benodigd in verband met veiligheid en toezicht. De aanwezigheid van drie bedrijfswoningen garandeert het wettelijke verplichte 24 uren toezicht.



Figuur 2.6 Beoogde indeling

Verkeersontsluiting

De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten op de Havenstraat.

Parkeren

Er zijn 10 personen in dienst bij de Oliehandel. Overdag zijn er tegelijkertijd maximaal 9 personen bij de Oliehandel aanwezig (1 bewoner van de bedrijfswoningen en 8 overig personeel). In de avond en gedurende de nacht zullen er tegelijkertijd maximaal 5 personen aanwezig zijn (1 bewoner van de bedrijfswoningen en 4 overig personeel). Dit betekent dat er in een worst case scenario - overdag - 11 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn (3 bewoners van de bedrijfswoningen, 1 bezoekersparkeerplaats en 8 overig personeel).

Aan de overzijde van de weg bevinden zich 7 parkeerplaatsen. De Oliehandel huurt tevens een stuk grond aan de zuidkant van de toekomstige inrichting. Dit stuk grond heeft volgens de huurovereenkomst een omvang van circa 54 m² en kan worden gebruikt ten behoeve van parkeren. De breedte van de rijweg inclusief de diepte van de stelconplaten ter hoogte van het stuk grond bedraagt bij elkaar opgeteld circa 10,5 meter. Dit betekent dat de strook grond op grond van de uitvoeringsnota Ruimte voor parkeren 2016 kan worden ingezet voor haaksparkeren. Uitgaande van een diepte van de stelconplaten van circa 5 meter (2,5 plaat), bedraagt de totale breedte van het stuk grond circa 10,8 meter (totaal 54 m²). Op grond van de uitvoeringsnota Ruimte voor parkeren 2016 moet elk parkeervak een breedte hebben van minimaal 2,42 meter. Met 4 parkeerplaatsen komt dat neer op 9,68 meter. Dit past binnen de totale breedte van het stuk grond (10,8 meter).

In totaal zijn er dus 11 parkeerplaatsen aanwezig en daarmee wordt rechtstreeks voorzien in de parkeerbehoefte voor de bewoners en het personeel. In de nabijheid van de nieuwe inrichting (binnen een straal van 250 meter) bevinden zich bovendien voldoende openbare parkeerplaatsen ten behoeve van de ene bezoekersparkeerplaats.

De uitbreiding van het bunkerstation vindt plaats in verband met het vergroten van de opslagcapaciteit van brandstof om dit via het water te kunnen laten aanleveren. De uitbreiding van de inrichting zorgt niet voor extra parkeerbehoefte.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er op korte termijn geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit de ruimtelijke ontwikkeling dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1. Verkeer

De Oliehandel is direct ontsloten op de Havenstraat. De verkeersbewegingen ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten nemen niet toe ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersbewegingen van de tankwagens nemen af naar maximaal 2 keer per week (ten opzichte van de huidige 10 tankwagenbewegingen per week).

Wel worden drie bedrijfswoningen mogelijk gemaakt (op de AVO). Op basis van de CROW-publicatie 381 wordt worst-case een verkeersgeneratie van 8,6 mvt/etmaal per woning aangehouden. Voor de twee extra woningen komt dit uit op een toename van de verkeersgeneratie met 25,8 mvt/etmaal. Dit extra verkeer wikkelt zich af via de Havenstraat. Gelet op de gering toename van het verkeer zal dit niet leiden niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Vanuit het aspect verkeer worden geen negatieve effecten verwacht.

3.2. Geluidhinder

Om te bepalen wat de geluidbelasting is op de dichtstbijzijnde woningen en de nog te realiseren woningen binnen bouwplan 'De Enclave' ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten, is akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. Dit onderzoek is toegevoegd in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen hoogstens 50 dB(A) bedraagt in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 37 dB(A) in de nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de richtwaarden (50-45-40 dB(A) in de dag-avond-nachtperiode) voor een woonwijk in de stad uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. De geluidbelasting op de relevante zonebeheerpunten ligt minimaal 14 dB onder de vastgestelde MTG-waarden (Maximaal toelaatbare Geluidsbelasting) op deze punten.

Het maximale geluidniveau (piekniveaus) op de dichtstbijzijnde woningen bedraagt hoogstens 70 dB(A) in de dagperiode en 57 dB(A) in de avond- en nachtperiode bedraagt. Hiermee wordt eveneens aan de richtwaarden uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (70-65- 60 dB(A) in de dag-avond-nachtperiode) voldaan.

De voorziene bedrijfswoningen maken deel uit van de geluidzone rondom Achtersluispolder en Westpoort. Gebleken is dat de maximale geluidbelasting op de woningen wat betreft het bedrijventerrein Westpoort niet hoger ligt dan de maximaal toe te kennen hogere grenswaarde van 55 dB(A). Voor dit industrieterrein kunnen derhalve hogere waarden worden vastgesteld, hetgeen in de planregels is gebeurd. De maximale geluidbelasting als gevolg van industrieterrein 'Achtersluispolder' bedraagt echter

meer dan 55 dB(A). Hiervoor kunnen dus geen hogere waarden worden vastgesteld, althans niet voor die delen van de woningen waar de maximale geluidwaarde van 55 dB(A) wordt overschreden.

Gelet op het bovenstaande is in de planregels opgenomen dat de bedrijfswoningen als gevolg van industrielawaai worden uitgevoerd met een dove gevel of een vliesgevel, tenzij is aangetoond dat dat ter plaatse van (het betreffende deel van) die gevel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, dan wel aan vastgestelde hogere waarden. In het hogere waardenbesluit (in de regels van het bestemmingsplan) is de toegewezen hogere waarde voor de woningen beschreven. Deze waarden vallen binnen de maximaal toegestane waarde van 55 dB(A) en de geluidbelasting op de woningen neemt in werkelijkheid niet toe als gevolg van het plan.

Met de combinatie van hogere waarden en voornoemde planregeling is wat betreft het aspect industrielawaai een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect geluid hiermee uitgesloten worden.

3.3. Bodem en water

Bodem

Voor de beoogde ontwikkeling worden twee extra meerpalen geplaatst. De overige meerpalen worden verzet. Dit zal geen negatief effect hebben op de bodemkwaliteit. Verder komt er geen contact met de bodem. Bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden.

Water

De ontwikkeling betreft het planologisch mogelijk maken van een drijvend bunkerstation. Er wordt geen invloed verwacht op de waterkwantiteit. Wel vinden werkzaamheden plaats in het oppervlaktewater, denk hierbij aan het realiseren of verplaatsen aanlegplaatsen. Omdat er werkzaamheden plaatsvinden in oppervlaktewater, is een watervergunning noodzakelijk. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitlogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Vanuit de inrichting is momenteel al een aansluiting op het gemeentelijk rioolstelsel aanwezig, dit blijft ongewijzigd. De locatie bevindt zich in een beschermings- en kernzone van een regionale waterkering. Hiervoor dient een watervergunning aangevraagd te worden om een negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving uit te sluiten. Hiermee kunnen negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het watersysteem ter plaatse uitgesloten worden.

3.4. Natuur

Gebiedsbescherming

Het plangebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied bevindt zich op circa 2,29 kilometer afstand van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske, circa 2,59 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Polder Westzaan en op circa 6,6 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied Wormer- en Jiskerveld & Kalverpolder. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNN betreft tevens Polder Westzaan.

Vanwege de afstand zijn directe effecten zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding en verstoring op voorhand uitgesloten. Voor het onderzoeken van de mogelijke effecten op het nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Polder Westzaan voor de aanlegfase

is een AERIUS-berekening uitgevoerd (zie de bijlage bij het bestemmingsplan). Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr ten gevolge van de ontwikkeling.

Soortenbescherming

Met de beoogde ontwikkeling vinden geen sloopwerkzaamheden plaats. Effecten op broedvogels, zoogdieren (waaronder vleermuizen), planten, amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden zijn om deze reden uitgesloten.

3.5. Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling leidt tot een zeer beperkte toename van het aantal verkeers- of scheepvaartbewegingen met 2 per maand. Dit aantal is dermate beperkt, dat er geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Ter vergelijking, er kunnen dagelijks 150 vrachtwagens toegevoegd worden zonder dat dit leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Met de toename van 2 scheepvaartbewegingen per maand is een negatief effect op de luchtkwaliteit dan ook uitgesloten.

Daarnaast worden drie bedrijfswoningen mogelijk gemaakt die verkeer genereren. Het effect van de toename van (afgerond) 26 mvt/etmaal is echter zo gering dat de luchtkwaliteit ter plaatse niet verslechterd. De realisatie van de beoogde ontwikkeling valt onder het besluit Niet In Betekenende Mate. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2019 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Dr. J.M. den Uylweg (N516), direct ten noorden van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat voor de prognose in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in de prognose voor 2020; 26,3 µg/m³ voor NO₂, 20,3 µg/m³ voor PM₁₀ en 11,1 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 8 dagen. Dit valt binnen de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.6. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van het zuidelijke gelegen Noordzeekanaal. Het invloedsgebied van het Noordzeekanaalgebied bedraagt namelijk 1.070 meter en de afstand van het Noordzeekanaal tot het plangebied bedraagt circa 655 meter. Doordat de afstand groter is dan 200 meter, heeft de ontwikkeling geen invloed op de hoogte van het groepsrisico. Door de afstand zullen slechts de gevolgen van een toxische wolk tot het plangebied komen. De effecten van een incident met een brand tot gevolg zullen niet tot het plangebied reiken.

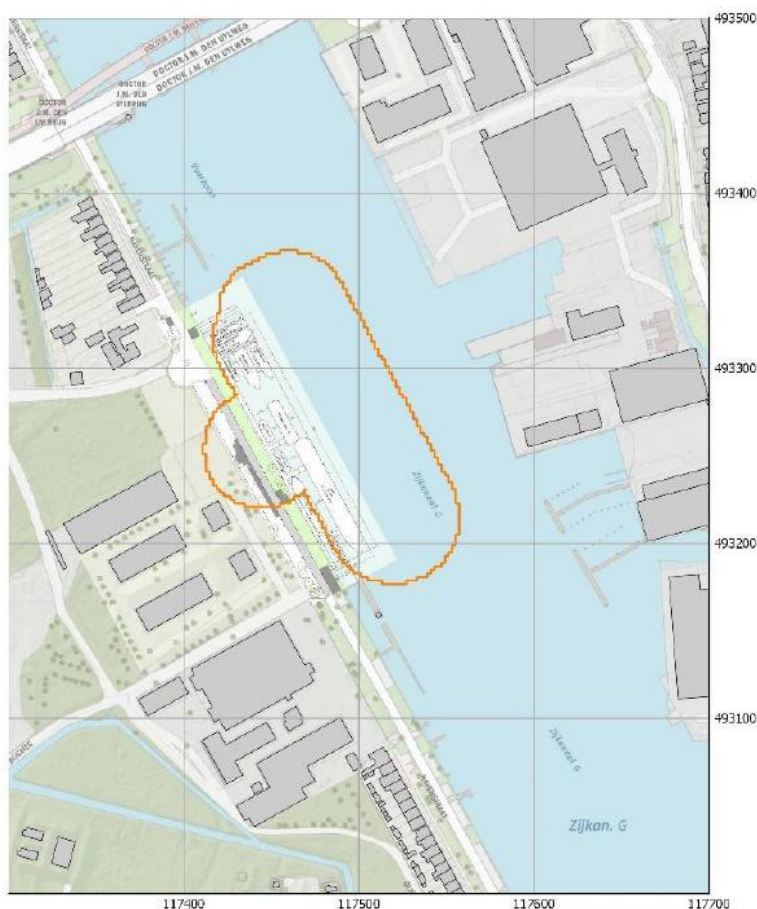
Voorts vindt er vervoer van gevaarlijke stoffen plaats ten zuiden van het plangebied over het spoortraject Amsterdam Singelgracht - Amsterdam Westhaven. Het invloedsgebied wordt bepaald door stofcategorie D4 en bedraagt meer dan 4 kilometer. Het plangebied bevindt zich met een afstand van circa 1,7 kilometer in dit invloedsgebied.

Over de noordelijke gelegen N516 worden eveneens gevaarlijke stoffen vervoerd. Het invloedsgebied van deze weg bedraagt 355 meter. Het plangebied is gelegen op een afstand van 296 meter. Omdat het plangebied voor alle transportroutes op een grotere afstand dan 200 meter is gelegen, hoeven volgens het Basisnet geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel dient vanwege de ligging in

het invloedsgebied nader te worden ingegaan op de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid in een beknopte verantwoording.

De beoogde ontwikkeling is een relevante risicobron gezien er binnen de inrichting onder andere dieselolie, gasolie, benzine en gasflessen worden opgeslagen. Om te bepalen wat de externe veiligheidseffecten zijn, is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd. Deze is toegevoegd in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Hieruit blijkt het volgende:

- Het Besluit externe veiligheid inrichtingen is niet van toepassing op het bunkerstation.
- De grenswaarde van het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar wordt bepaald door de levering van benzine aan de pleziervaart en ligt enkele meters rond het afleverpunt.
- De grenswaarde van het plaatsgebonden risico wordt niet overschreden ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen of woon-werkeenheden.
- Het bunkerstation heeft geen groepsrisico.
- Figuur 3.1 toont het effectgebied, wanneer het zou worden berekend volgens het voorgeschreven stappenplan. Het brandaandachtsgebied ligt ca. 35 m op de oever. Met het brandaandachtsgebied wordt een gebied bedoeld waar bij een incident op het bunkerstation een warmtestraling groter dan 10 kW/m^2 kan optreden. Het brandaandachtsgebied is de omhullende contour van de effectgebieden van alle scenario's. Deze afstand wordt bepaald door de overslag van benzine. Binnen het effectgebied liggen geen kwetsbare objecten. De beoogde bedrijfswoningen horen bij de inrichting en kennen daarmee geen beperkingen.



Figuur 3.1 Brandaandachtsgebied van Megen (10 kW/m^2 contour)

Het brandaandachtsgebied is als 'veiligheidszone - brandstofopslag' opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Binnen deze zone zijn geen kwetsbare objecten toegestaan. Uit de beknopte

verantwoording blijkt dat de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid als voldoende worden beschouwd. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Er is slechts sprake van een marginale toename verharding wat geen effect heeft op de versnelde afvoer van hemelwater ter plaatse, compenserende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.7. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen en in de nabije omgeving van het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Verder maakt het plangebied geen deel uit van cultuurhistorisch waardevol gebied.

Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan 'Havenstraat - Hemkade' is ter plaatse van het plangebied de archeologische dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" en "specifieke vorm van waarde - 4" opgenomen. Archeologisch onderzoek is noodzakelijk wanneer bodemingrepen dieper reiken dan 80 centimeter beneden maaiveld en die tevens een oppervlakte groter dan 50 m² hebben. Met de beoogde ontwikkeling vinden er geen bodemingrepen plaats met een oppervlakte groter dan 50 m² waardoor archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

3.8. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.9. Mitigerende maatregelen

Voor de beoogde ontwikkeling worden hogere waarden vastgesteld ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai.

4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het plan leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure.